COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

DEUXIÈME SESSION—DOUZIÈME PARLEMENT

3-4 GEORGE V., 1912-13

VOL. CVII

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE VINGT-ET-UNIÈME JOUR DE NOVEMBRE JUSQU'AU VINGT-DEUXIÈME JOUR DE JANVIER, INCLUSIVEMENT

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

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

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

MEMBRES DU GOUVERNEMENT

DU

TRÈS HONORABLE ROBERT LAIRD BORDEN,

C.P., LL, D.

À L'OUVERTURE DE LA

DEUXIÈME SESSION DU DOUZIÈME PARLEMENT

1912-13

(CABINET FORMÉ LE 10 OCTOBRE 1911)

Président du Conseil privé (Premier)	Très hon. Robert Laird Borden, C.P., LL.D.
Ministre du Commerce	Hon. George Eulas Foster, B.A., D.C.L., LL.D.
Sans portefeuille	Hon. George Halsey Perley, B.A.
Ministre de l'Intérieur	Hon. William James Roche, M.D.
Ministre des Travaux publics	Hon. Robert Rogers.
Ministre des Chemins de fer et des Canaux	Hon. Francis Cochrane.
Ministre des Finances	Hon. William Thomas White, B.A.
Directeur général des Postes	Hon. Louis Philippe Pelletier, C.R., LL.D.
Ministre de la Marine, des Pêcheries et du Service naval	Hon. John Douglas Hazen, C.R., B.A., B.C.L.
Ministre de la Justice	Hon. Charles Joseph Doherty, C.R., D.C.L., LL.D.
Ministre de la Milice et de la Défense	Hon. Sam. Hughes.
Secrétaire d'Etat	Hon. Louis Goderre, L.L.B., K.C.
Ministre du Travail	Hon. Thomas Wilson Crothers, C.R., B.A.
Ministre du Revenu de l'Intérieur et des Mines	Hon. Wilfrid Bruno Nantel, C.R., LL.D.
Ministre des Douanes	Hon. John Dowsley Reid, M.D.
Sans portefeuille	Hon. Albert Edward Kemp.
Sans portefeuille	Hon. James Alexander Lougheed, C.R., Sénateur,
Ministre de l'Agriculture	Hon. Martin Burrell.
Greffier du Conseil privé	M. R. Boudreau.

OFFICIERS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES:

Hon. T. S. Sproule	*Orateur.*
M. P.-E. Blondin, M.P	*Orateur suppléant.*
M. T. B. Flint	Greffier de la Chambre.
M. J.-B.-R. Laplante	Greffier adjoint.
Lieut.-Col. Henry-Robert Smith	Sergent-d'armes.
Capt. H. W. Bowie	Sergent-d'armes suppléant.

STÉNOGRAPHES OFFICIELS.

Albert Horton	Rédacteur.
Thos.-P. Owens	" adjoint.
J.-O. Marceau, Alphonse Desjardins, A.-C. Campbell, George Simpson, R.-C. Dunbar, C.-S. Blue, F.-W.S. Galbraith, E.-C.-Young	Sténographes.
Chas.-W. Boyce	Aide du rédacteur.

TRADUCTEURS OFFICIELS:

Wilfrid Larose	traducteur en chef.
Frank Hughes, Flavien Moffet, Léon Gérin, Gustave Labine, Lucien Lassalle, Achille Fortier, J.-G. de la Durantaye, Edouard Charlier, E.-L. Desaulniers	Traducteurs.
Wilfrid Gascon, Rodolphe Girard	Reviseurs.

LISTE ALPHABÉTIQUE

DES

MEMBRES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

DEUXIÈME SESSION, DOUZIÈME PARLEMENT

1912-13.

ACHIM, HONORÉ—Labelle.
AIKINS, JAMES ALBERT MANNING—Brandon.
ALGUIRE, DUNCAN ORESTES—Stormont.
AMES, HERBERT BROWN—Montréal, Saint-Antoine.
ARMSTRONG, J. A. MACDONALD—York-ouest.
ARMSTRONG, Joseph E.—Lambton-est.
ARTHURS, JAMES—Parry-Sound.

BAKER, GEORGE HAROLD—Brome.
BALL, R. J.—Grey-sud.
BARKER, SAMUEL—Hamilton-est.
BARNARD, GEORGE HENRY—Victoria (C.-A.).
BARRETTE, JOSEPH ARTHUR—Berthier.
BEATTIE, THOMAS—London.
BÉLAND, Hon. HENRI SÉVÉRIN—Beauce.
BELLEMARE, A.—Maskinongé.
BENNETT, RICHARD BEDFORD—Calgary.
BENNETT, WILLIAM H.—Simcoe-est.
BEST, JOHN A.—Dufferin.
BICKERDIKE, ROBERT—Montréal, Saint-Laurent.
BLAIN, RICHARD—Peel.
BLONDIN, PIERRE-EDOUARD—Champlain.
BOIVIN, GEORGE HENRY—Shefford.
BORDEN, ROBERT LAIRD—Halifax.
BOULAY, HERMÉNÉGILDE—Rimouski.
BOURASSA, J. BOUTIN—Lévis.
BOWMAN, JAMES—Huron-est.
BOYCE, ARTHUR CYRIL—Algoma-ouest.
BOYER, GUSTAVE—Vaudreuil.
BOYS, W.-A., Simcoe-sud.
BRABAZON, GERALD H.—Pontiac.
BRADBURY, GEORGE HENRY—Selkirk.
BRISTOL, EDMUND—Toronto-centre.
BRODER, ANDREW—Dundas.
BROUILLARD, OVIDE—Drummond-et-Arthabaska.
BROWN, JAMES POLLOCK.—Chateauguay.
BUCHANAN, WILLIAM ASHBURY—Medicine-Hat.
BUREAU, JACQUES—Trois-Rivières-et-Saint-Maurice.
BURNHAM, JOHN H.—Peterborough-ouest.
BURRELL, MARTIN—Yale-Caribou.

CARDIN, PIERRE-JOSEPH-ARTHUR—Richelieu.
CARRICK, JOHN JAMES—Thunder-Bay-et-Rainy-River.
CARROLL, W. F.—Cape-Breton-sud.
CARVELL, FRANK BROADSTREET—Carleton, (N.-B.).
CASH, EDWARD L.—Mackenzie.
CHABOT, JOHN LEO—Ottawa.
CHAMPAGNE, ALBERT—Battleford.
CHARLTON, WILLIAM ANDREW—Norfolk.
CHISHOLM, ALEXANDER W.—Inverness.
CHISHOLM, WILLIAM—Antigonish.
CLARE, GEORGE A.—Waterlco-sud.
CLARK, HUGH—Bruce-nord.
CLARK, MICHAEL—Red-Deer.
CLARKE, ALFRED H.—Essex-sud.
CLARKE, W. A.—Wellington-nord.
CLEMENTS, HERBERT SYLVESTER—Comox-Atlin.
COCHRANE, HON. FRANCIS—Nipissing.
COCKSHUTT, WILLIAM FOSTER—Brantford.
CODERRE, LOUIS—Hechelaga.
CROCKET, OSWALD SMITH.—York, (N.-B.).
CROMWELL, FREDERICK ROBERT—Compton.
CROTHERS, HON. THOMAS WILSON—Elgin-ouest.
CRUISE, ROBERT—Dauphin.
CURRIE, JOHN ALLISTER, Simcoe-nord.

DAVIDSON, AVARD L.—Annapolis.
DELISLE, MICHEL SIMÉON—Portneuf.
DEMERS, MARIE-JOSEPH—St-Jean-et-Iberville.
DEVLIN, EMMANUEL B.—Wright.
DOHERTY, HON. CHARLES JOSEPH—Montréal, Ste-Anne.
DONNELLY, JAMES J.—Bruce-sud.
DOUGLAS, JAMES M.—Strathcona.

EDWARDS, JOHN WESLEY—Frontenac.
ELLIOTT, GEORGE A.—Middlesex-nord.
ELSON, PETER—Middlesex-est.
EMMERSON, HON. HENRY R.—Westmoreland.
ETHIER, JOSEPH ARTHUR C.—Deux-Montagnes.

FISHER, JOHN HENRY—Brant.
FORGET, SIR RODOLPHE—Charlevoix et Montmorency
FORTIER, EDMOND—Lotbinière.
FOSTER, ARTHUR DE WITT—King (N.-E.).
FOSTER, HON. GEORGE EULAS—Toronto-nord.
FOWLER, GEORGE WILLIAM—King-et-Albert.
FRIPP, ALFRED ERNEST—Ottawa.

GARLAND, W.-F., Carleton.

GAUTHIER, LOUIS JOSEPH—St-Hyacinthe.
GAUTHIER, LOUIS PHILIPPE—Gaspé.
GAUVREAU, CHARLES ARTHUR—Témiscouata.
GERMAN, WILLIAM MANLEY—Welland.
GIRARD, JOSEPH—Chicoutimi et Saguenay.
GOODEVE, ARTHUR SAMUEL—Kootenay.
GORDON, DAVID ALEXANDER—Kent-est.
GRAHAM, HON. GEORGE P.—Renfrew-sud.
GUILBAULT, JOSEPH PIERRE OCTAVE—Joliette.
GUTHRIE, HUGH—Wellington-sud.

HAGGART, HON. JOHN GRAHAM—Lanark-sud.
HARTT, THOMAS A.—Charlotte.
HAZEN, HON. JAMES DOUGLAS—Ville et comté de St-Jean (N.-B.).
HENDERSON, DAVID—Halton.
HEPBURN, BERNARD RICKART—Prince-Edouard.
HUGHES, JAMES JOSEPH—King (I.P.-E.).
HUGHES, HON. SAMUEL—Victoria-ouest.

JAMESON, CLARENCE—Digby.

KAY, WILLIAM FREDERICK—Missisquoi.
KEMP, HON. ALBERT EDWARD—Toronto-est.
KNOWLES, WILLIAM ERSKINE—Moosejaw.
KYTE, GEORGE W.—Richmond (N.-E.).

LACHANCE, ARTHUR—Québec-centre.
LAFORTUNE, DAVID A.—Montcalm.
LALOR, FRANCIS RAMSAY—Haldimand.
LAMARCHE, PAUL EMILE—Nicolet.
LANCASTER, EDWARD A.—Lincoln-et-Niagara.
LANCTÔT, ROCH—Laprairie-Napierville.
LAPOINTE, ERNEST—Kamouraska.
LAPOINTE, LOUIS A.—Montréal, St-Jacques.
LAURIER, TRÈS HON. SIR WILFRID, C.P., G.C.M.G.—Québec-est et Soulanges.
LAVALLÉE, JOSEPH OCTAVE—Bellechasse.
LAW, BOWMAN BROWN—Yarmouth (N.-E.).
LEMIEUX, HON. RODOLPHE—Rouville.
LESPÉRANCE, DAVID OVIDE—Montmagny.
LEWIS, EDWARD NORMAN—Huron-ouest.
LOGGIE, WILLIAM STEWART—Northumberland (N.-B.).
LOVELL, CHARLES HENRY—Stanstead.

MACDONALD, EDWARD M.—Pictou.
MACDONELL, ANGUS CLAUDE—Toronto-sud.
MACLEAN, ALEXANDER K., Halifax.
MACLEAN, WILLIAM F.—York-sud (Ont.).
MACNUTT, THOMAS—Saltcoats.
MCCRANEY, GEORGE EWAN—Saskatoon.
MCCREA, FRANCIS N.—Sherbrooke.
MCCOIG, ARCHIBALD BLAKE—Kent-ouest.
MCCURDY, FLEMING BLANCHARD—Shelburne-et-Queen.
MCKAY, JAMES—Prince-Albert.
MCKENZIE, DANIEL D.—Cap-Breton-nord.
MCLEAN, AUGUS A.—Queen (I.P.-E.).
MCLEAN, HUGH HAVELOCK—Sunbury-et-Queen.
MCMILLAN, JOHN ANGUS—Glengarry.
MARCIL, HON. CHARLES—Bonaventure.
MARCILE, JOSEPH EDMOND—Bagot.
MARSHALL, DAVID—Elgin-est.
MARTIN, MÉDERIC—Montréal, Sainte-Marie.
MARTIN, WILLIAM MELVILLE—Régina.
MEIGHEN, ARTHUR—Portage la-Prairie.
MERNER, JONATHAN JOSEPH—Huron-sud.
MICHAUD, PIUS—Victoria (N.-B.).
MIDDLEBRO, WILLIAM SORA—Grey-nord.
MOLLOY, JOHN PATRICK—Provencher.
MONDOU, A. A.—Yamaska.
MONK, HON. FREDERICK DEBARTZCH—Jacques-Cartier.
MORPHY, H. B.—Perth-nord.
MORRISON, A., Macdonald.
MUNSON, CHARLES ARTHUR—Northumberland-ouest. O.
MURPHY, HON. CHARLES—Russell.

NANTEL, WILFRID BRUNO—Terrebonne.
NEELY, DAVIS BRADLEY—Humboldt.
NESBITT, EDWARD WALTER—Oxford-nord.
NICHOLSON, DONALD—Queen (I.P.-E.).
NICKLE, WILLIAM FOLGER—Kingston.
NORTHRUP, WILLIAM BARTON—Hastings-est.

OLIVER, HON. FRANK—Edmonton.
OSLER, SIR EDMUND BOYD—Toronto-ouest.

PACAUD, LUCIEN TURCOTTE—Mégantic.
PAPINEAU, LOUIS J.—Beauharnois.
PAQUET, EUGÈNE—L'Islet.
PARDEE, FRED. F.—Lambton-ouest.
PAUL, WILLIAM JAMES—Lennox-et-Addington.
PELLETIER, HON. LOUIS PHILIPPE—Québec-comté.
PERLEY, HON. GEORGE HALSEY—Argenteuil.
PORTER, EDWARD GUSS—Hastings-ouest.
POWER, WILLIAM—Québec-ouest.
PROULX, EDMOND—Prescott.
PUGSLEY, HON. WILLIAM—St-Jean (N.-B.)-ville.

RAINVILLE, JOSEPH HORMISDAS—Chambly-Verchères.
REID, JAMES—Restigouche.
REID, JOHN D.—Grenville.
RHODES, EDGAR N.—Cumberland.
RICHARDS, JAMES W.—Prince (I.P.-E.).
ROBB, JAMES ALEXANDER—Huntingdon.
ROBIDOUX, FERDINAND JOSEPH—Kent (N.-B.).
ROCHE, HON. WILLIAM JAMES—Marquette.
ROGERS, HON. ROBERT—Winnipeg.
ROSS, DUNCAN CAMPBELL—Middlesex-ouest.

SCHAFFNER, FREDERICK LAURENCE—Souris.
SÉGUIN, PAUL ARTHUR—L'Assomption.
SÉVIGNY, ALBERT—Dorchester.
SEXSMITH, JOHN A.—Peterborough-est.
SHARPE, SAMUEL—Ontario-nord.
SHARPE, WILLIAM HENRY—Lisgar.
SHEPHERD, FRANCIS HENRY—Nanaïmo.
SINCLAIR, JOHN H.—Guysborough.
SMITH, WILLIAM—Ontario-sud.
SMYTH, WILLIAM ROSS—Algoma-est.
SPROULE, HON. THOMAS SIMPSON—Grey-est.

STANFIELD, JOHN—Colchester (N. E.)
STEELE, MICHAEL—Perth-sud.
STEVENS, HENRY HERBERT—Vancouver.
STEWART, DUGALD—Lunenburg.
STEWART, THOMAS JOSEPH—Hamilton-ouest.
SUTHERLAXD, DONALD—Oxford-sud.

TAYLOR, JAMES DAVIS—New-Westminster.
THOBURN, WILLIAM—Lanark-nord.
THOMPSON, ALFRED—Territoire du Yukon.
THOMSON, LEVI—Qu'Appelle.
THORNTON, CHARLES JONAS—Durham.
TOBIN, EDMUND WILLIAM—Richmond-et-Wolfe.
TREMAIN, HADLEY B.—Hants.
TURGEON, ONÉSIPHORE—Gloucester.
TURRIFF, JOHN GILLANDERS—Assiniboïa-est.

VERVILLE, ALPHONSE—Maisonneuve.

WALKER, HENRY JOSEPH—Northumberland-est (Ont).
WALLACE, THOMAS GEORGE—York-centre (Ont.).
WARNOCK, DAVID—Macleod.
WEBSTER, JOHN—Brockville.
WEICHEL, WILLIAM GEORGE—Waterloo-nord.
WHITE, GERALD VERNER—Renfrew-nord.
WHITE, WILLIAM HENRY—Victoria (Alb.).
WHITE, HON. WILLIAM THOMAS—Leeds.
WILCOX, OLIVER J.—Essex-nord.
WILSON, CHARLES AVILA—Laval.
WILSON, GORDON CROOKS—Wentworth.
WRIGHT, WILLIAM—Muskoka.

LISTE ALPHABÉTIQUE

DES

COLLÈGES ÉLECTORAUX ET DES MEMBRES

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DEUXIÈME SESSION, DOUZIÈME PARLEMENT

1912-13.

ALGOMA-EST—William Ross Smyth.
ALGOMA-OUEST—Arthur Cyril Boyce.
ANNAPOLIS—Avard L. Davidson.
ANTIGONISH—William Chisholm.
ARGENTEUIL—Hon. George H. Perley.
ASSINIBOÏA—John Gillanders Turriff.

BAGOT—Joseph Edmond Marcile.
BATTLEFORD—Albert Champagne.
BEAUCE—Hon. Henri Sévérin Béland.
BEAUHARNOIS—Louis J. Papineau.
BELLECHASSE—Joseph Octave Lavallée.
BERTHIER—J. A. Barrette.
BONAVENTURE—Hon. Charles Marcil.
BRANDON—J. A. M. Aikins.
BRANT—John Henry Fisher.
BRANTFORD—William F. Cockshutt.
BROCKVILLE—John Webster.
BROME—George H. Baker.
BRUCE-NORD—Hugh Clark.
BRUCE-SUD—James J. Donnelly.

CALGARY—R. B. Bennett.
CAP-BRETON - NORD - ET - VICTORIA—Daniel D. McKenzie.
CAP-BRETON-SUD—W. F. Carroll.
CARLETON (N.-B.)—Frank Broadstreet Carvell.
CARLETON (O.)—W. F. Garland.
CHAMBLY ET VERCHÈRES—J. H. Rainville.
CHAMPLAIN—Pierre Edouard Blondin.
CHARLEVOIX—Sir Rodolphe Forget.
CHARLOTTE—Thomas A. Hartt.
CHATEAUGUAY—James P. Brown.
CHICOUTIMI-ET-SAGUENAY—Joseph Girard.
COLCHESTER—John Stanfield.
COMOX-ATLIN—H. S. Clements.
COMPTON—F. R. Cromwell.
CUMBERLAND—Edgar N. Rhodes.

DAUPHIN—Robert Cruise.
DIGBY—Clarence Jameson.
DORCHESTER—Albert Sévigny.
DRUMMOND-ET-ARTHABASKA—Ovide Brouillard.
DUFFERIN—John A. Best.
DUNDAS—Andrew Broder.
DURHAM—Charles Jonas Thornton.

EDMONTON—Hon. Frank Oliver.
ELGIN-EST—David Marshall.
ELGIN-OUEST—Hon. Thomas Wilson Crothers.
ESSEX-NORD—Oliver J. Wilcox.
ESSEX-SUD—Alfred H. Clarke.

FRONTENAC—John Wesley Edwards

GASPÉ—Louis Philippe Gauthier.
GLENGARRY—John Angus McMillan.
GLOUCESTER—Onésiphore Turgeon.
GRENVILLE—Hon. John Dowsley Reid.
GREY-EST—Hon. Thomas S. Sproule.
GREY-NORD—William Sora Middlebro.
GREY-SUD—R. J. Ba...
GUYSBOROUGH—J. H. Sinclair.

HALDIMAND—Francis Ramsay Lalor.
HALIFAX—{Très Hon. Robert Laird Borden. / A. K. Maclean.
HALTON—David Henderson.
HAMILTON-EST—Samuel Barker.
HAMILTON-OUEST—Thomas Joseph Stewart.
HANTS—Hadley B. Tremain.
HASTINGS-EST—William B. Northrup.
HASTINGS-OUEST—Edward Guss Porter.
HOCHELAGA—Louis Coderre.
HUMBOLDT—David Bradley Neely.
HUNTINGDON—James Alexander Robb.
HURON-EST—James Bowman.
HURON-SUD—J. J. Merner.
HURON-OUEST—Edward Norman Lewis.

INVERNESS—Alexander W. Chisholm.

JACQUES-CARTIER—Hon. Frederick Debartzch Monk.
JOLIETTE—J. P. O. Guilbault.

KAMOURASKA—Ernest Lapointe.
KENT (N.-B.)—F. J. Robidoux.
KENT-EST (O.)—David Alexander Gordon.
KENT-OUEST (O.)—Archibald Blake McCoig.
KING ET ALBERT (N.-B.)—George W. Fowler.
KING (N.-E.)—Arthur De Witt Foster.
KING (I.P.-E.)—James J. Hughes.
KINGSTON—Wm. F. Nickle.
KOOTENAY—R. F. Green.

LABELLE—Honoré Achim.
LAMBTON-EST—Joseph E. Armstrong.
LAMBTON-OUEST—Fred. F. Pardee.
LANARK-NORD—William Thoburn.
LANARK-SUD—Hon. John Graham Haggart.
LAPRAIRIE-NAPIERVILLE—Roch Lanctôt.
L'ASSOMPTION—Paul Arthur Séguin.
LAVAL—Charles Avila Wilson.
LEEDS—Hon. Wm T. White.
LENNOX-ET-ADDINGTON—Wm J. Paul.
LÉVIS—J. B. Bourassa.
LINCOLN—Edward A. Lancaster.
LISGAR—William Henry Sharpe.
L'ISLET—Eugène Paquet.
LONDON—Thomas Beattie.
LOTBINIÈRE—Edmond Fortier.
LUNENBURG—Dougald Stewart.

MACDONALD—Alexander Morrison.
MACKENZIE—E. L. Cash.
MACLEOD—David Warnock.
MAISONNEUVE—Alphonse Verville.
MARQUETTE—Hon. William James Roche.
MASKINONGÉ—A. Bellemare.
MEDICINE-HAT—Wm A. Buchanan.
MÉGANTIC—L. T. Pacaud.
MIDDLESEX-EST—Peter Elson.
MIDDLESEX-NORD—George A. Elliott.
MIDDLESEX-OUEST—Duncan Campbell Ross.
MISSISQUOI—Wm F. Kay.
MONTCALM—David A. Lafortune.
MONTMAGNY—D. O. Lespérance.
MONTMORENCY—Sir Rodolphe Forget.
MONTRÉAL, Sainte-Anne—Hon. Charles J. Doherty.
MONTRÉAL, Saint-Antoine—Herbert B. Ames.
MONTRÉAL, Saint-Jacques—Louis A. Lapointe.
MONTRÉAL, Saint-Laurent—Robert Bickerdike.
MONTRÉAL, Sainte-Marie—Médéric Martin.
MOOSEJAW—William Erskine Knowles.
MUSKOKA—William Wright.

NANAÏMO—Francis H. Shepherd.
NEW-WESTMINSTER—James Davis Taylor.
NICOLET—Paul E. Lamarche.
NIPISSING—Hon. Francis Cochrane.
NORFOLK—Wm A. Charlton.
NORTHUMBERLAND (N.-B.)—William Stewart Loggie.
NORTHUMBERLAND-EST (O.)—Henry Joseph Walker.
NORTHUMBERLAND-OUEST (O.)—Charles A. Munson.

ONTARIO-NORD—Samuel S. Sharpe.
ONTARIO-SUD—William Smith.

OTTAWA (ville)—{ Alfred E. Fripp. / John Leo Chabot.
OXFORD-NORD—Edward Walter Nesbitt.
OXFORD-SUD—Donald Sutherland.

PARRY-SOUND—James Arthurs.
PEEL—Richard Blain.
PERTH-NORD—H. B. Morphy.
PERTH-SUD—Michael Steele.
PETERBOROUGH-EST—John A. Sexsmith.
PETERBOROUGH-OUEST—John H. Burnham.
PICTOU—Edward M. Macdonald.
FONTIAC—Gerald H. Brabazon.
PORTAGE LA PRAIRIE—Arthur Meighen.
PORTNEUF—Michel Siméon Delisle.
PRESCOTT—Edmond Proulx.
PRINCE-ALBERT—James McKay.
PRINCE (I.P.-E.)—James W. Richards.
PRINCE-EDWARD—Bernard R. Hepburn
PROVENCHER—John Patrick Molloy.

QU'APPELLE—Levi Thomson.
QUÉBEC-CENTRE—Arthur Lachance.
QUÉBEC-EST—Très Hon. sir Wilfrid Laurier, C.P., C.C.M.G.
QUÉBEC-OUEST—William Power.
QUÉBEC (comté)—Hon. L. P. Pelletier.
QUEEN (I.P.-E.)—{ Angus A. McLean. / Donald Nicholson.

RED DEER—Michael Clark.
REGINA—William Melville Martin.
RENFREW-NORD—Gerald V. White.
RENFREW-SUD—Hon. George Perry Graham.
RESTIGOUCHE—James Reid.
RICHELIEU—P. J. A. Cardin.
RICHMOND (N.-E.)—George W. Kyte.
RICHMOND-ET-WOLFE (Q.)—Edmund William Tobin.
RIMOUSKI—Herménégilde Boulay.
ROUVILLE—Hon. Rodolphe Lemieux.
RUSSELL—Hon. Charles Murphy.

SAINT-HYACINTHE—Louis J. Gauthier.
ST. JOHN (N.-B.) ville—Hon. Wm. Pugsley.
ST. JOHN (N.-B.) ville et comté—Hon. J. Douglas. Hazen.
SAINT-JEAN-ET-IBERVILLE—Joseph Demers.
SALTCOATS—Thomas MacNutt.
SASKATOON—George E. McCraney.
SELKIRK—George H. Bradbury.
SHEFFORD—George Henry Boivin
SHELBURNE-ET-QUEEN (N.-E.)—Fleming B. McCurdy.
SHERBROOKE—Francis McCrea.
SIMCOE-EST—William Henry Bennett.
SIMCOE-NORD—John Allister Currie.
SIMCOE-SUD—W. A. Boys.
SOULANGES—Très Hon. Sir Wilfrid Laurier, C.P., C.C.M.G.
SOURIS—Frederick Laurence Schaffner.
STANSTEAD—Charles Henry Lovell.
STORMONT—Duncan O. Alguire.
STRATHCONA—James M. Douglas.
SUNBURY-ET-QUEEN (N.-B.)—Hugh H. McLean.

TÉMISCOUATA—Charles Arthur Gauvreau.
TERREBONNE—Hon. Wilfrid Bruno Nantel.
TROIS-RIVIÈRES-ET-SAINT-MAURICE—Hon. Jacques Bureau.
THUNDER-BAY-ET-RAINY-RIVER — John James Carrick.
TORONTO-CENTRE—Edmund Bristol.
TORONTO-EST—Hon. Albert E. Kemp.
TORONTO-NORD—Hon. George Eulas Foster.
TORONTO-SUD—Angus Claude Macdonell.
TORONTO-OUEST—Sir Edmund Boyd Osler.
TWO-MOUNTAINS—Joseph Arthur C. Ethier.

VANCOUVER (ville)—Henry Herbert Stevens.
VAUDREUIL—Gustave Boyer.
VICTORIA (ALTA.)—William Henry White.
VICTORIA (C.A.) (ville)—Geo. Henry Barnard.
VICTORIA (N.-B.)—Pius Michaud.
VICTORIA (O.)—Hon. Samuel Hughes.

WATERLOO-NORD—William George Weicher.
WATERLOO-SUD—George A Clare.
WELLAND—William Manley German.
WELLINGTON-NORD—W. A. Clarke.
WELLINGTON-SUD—Hugh Guthrie.
WENTWORTH—Gordon C. Wilson.
WESTMORELAND—Hon. Henry R. Emmerson.
WINNIPEG—Hon. Robert Rogers.
WRIGHT—Emmanuel B. Devlin.

YALE-ET-CARIBOU—Hon. Martin Burrell.
YAMASKA—A. A. Mondou.
YARMOUTH—Bowman Brown Law.
YORK (N.-B.)—Oswald S. Crocket.
YORK-CENTRE (O.)—Thomas George Wallace.
YORK-NORD (O.)—J. A. Macdonald Armstrong.
YORK-SUD (O.)—William Finnlay Maclean.
YUKON, (TERRITOIRE DU)—Alfred Thompson.

COMITÉ SPÉCIAL NOMMÉ POUR SURVEILLER LA PUBLICATION DU COMPTE RENDU OFFICIEL DES DÉBATS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

BEATTIE, THOMAS—London.
BELLEMARE, A.—Maskinongé.
BOULAY, HERMÉNÉGILDE—Rimouski.
BURNHAM, JOHN H.—Peterboro-ouest.
COCKSHUTT, WM F.—Brantford.
DEVLIN, E. B.—Wright.
FOSTER, HON. GEO. E.—Toronto-nord.
LAPOINTE, LOUIS A.—Montréal, Saint-Jacques.
LEMIEUX. HON. R.—Rouvills.
MARCIL, HON. CHARLES—Bonaventure.
MONK, HON. FREDERICK D.—Jacques-Cartier.
PERLEY, HON. GEORGE H.—Argenteuil.
REID, JAMES—Restigouche.
SCHAFENER. FREDERICK L.—Souris.
TAYLOR, JAMES D.—New-Westminster.

Président :—JAMES D. TAYLOR, New-Westminster.

Débats des Communes

DEUXIÈME SESSION—DOUZIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 21 novembre 1912.

Le Parlement, qui, jusqu'au 21 novembre 1912, avait été prorogé de temps à autre, s'est réuni aujourd'hui pour l'expédition des affaires.

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

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur de faire savoir à la Chambre que j'ai reçu du secrétaire de Son Altesse Royale le Gouverneur général, la communication suivante:

Ottawa, 21 novembre 1912.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Altesse Royale le Gouverneur général se rendra à la salle du Sénat le jeudi, 21 novembre courant, à trois heures, pour y ouvrir la session du Parliament fédéral.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
H. C. LOWTHER, lieut.-col.
Secrétaire du Gouverneur général.

A l'honorable Orateur
de la Chambre des communes.

M. le capitaine Ernest J. Chambers, huissier à la verge noire, remet le message suivant:

Monsieur l'Orateur,—Son Altesse Royale le Gouverneur général invite cette honorable Chambre à se rendre sur-le-champ à la salle de l'honorable Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur et les députés se rendent dans la salle des séances du Sénat.

LE DISCOURS DU TRONE.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que MM. les députés s'étant rendus auprès de Son Altesse le Gouverneur général dans la salle des délibérations du Sénat, il lui a plu de donner devant les deux Chambres lecture d'un discours, dont, pour éviter toute méprise, je me suis procuré le texte, qui est ainsi conçu:

Honorables Messieurs du Sénat:
Messieurs de la Chambre des communes:

Au cours de l'été dernier, j'ai passé plusieurs mois à visiter les principales cités et villes du Canada d'un océan à l'autre, en m'efforçant de me rendre compte autant que possible de leur situation matérielle.

Il m'a été très agréable de constater la prospérité presque universelle qui règne par tout le Canada, et de voir l'énergie et l'esprit d'entreprise déployés dans l'œuvre du développement des immenses ressources de la terre.

Il est très satisfaisant d'observer que le commerce du Canada augmente sûrement et avec rapidité, l'ensemble du commerce pour le dernier exercice fiscal étant le plus considérable que l'on ait encore vu. Durant l'année présente, la même augmentation continue s'est fait remarquer, et l'on s'attend à ce que le volume total de notre commerce, pour l'exercice fiscal courant, dépassera de beaucoup celui de toute autre année antérieure.

Les recettes du Canada continuent à se développer et l'on signale dans chaque branche des affaires et de l'industrie une grande activité qui promet la continuation du progrès et de la prospérité.

Un flot d'immigration considérable et bien vu de tous s'est déversé dans notre pays au cours de l'été dernier. Le volume de l'immigration durant l'année courante est plus fort que celui de toute période correspondante de notre histoire, et, plus que par le passé, il est venu des Iles-Britanniques.

D'abondantes moissons sont venues récompenser les travaux du laboureur, et bien que dans quelques districts la température n'ait pas été propice pour la récolte, l'on s'attend à ce que sa valeur totale soit plus élevée que dans toute autre année antérieure.

On mettra entre vos mains les documents contenant les accords commerciaux conclus entre le Canada et certaines possessions de Sa Majesté aux Indes Occidentales. On espère que ces arrangements tourneront à l'avantage, non seulement de ces possessions, mais aussi à celui du Canada. Un projet de loi sera présenté à l'effet de mettre en vigueur ces accords commerciaux.

Durant l'été dernier, quatre membres du Gouvernement sont entrés en pourparlers à Londres avec le gouvernement de Sa Majesté sur la question de la défense navale. Il s'en est suivi d'importantes délibérations et l'on a fait connaître un état de choses qui, dans l'opinion de mes conseillers, exige impérieusement que l'effectif des forces navales de l'empire soit renforcé sans délai. Mes conseillers sont persuadés qu'il est du devoir du Canada d'offrir, dans les circonstances actuelles, une aide raisonnable et nécessaire à cette fin. Un projet de loi vous sera présenté, conformément à cette décision.

Un contrat pour la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson depuis LePas à Port-Nelson a été conclu et les travaux se font avec toute la rapidité possible.

Il est de toute évidence que les grandes routes du Canada constituent une partie im-

portance d'un système efficace de transport. L'urgence d'améliorer nos routes actuelles est manifeste et un projet de loi sera présenté à l'effet de permettre au Gouvernement du Canada de coopérer avec les provinces à l'accomplissement de ce projet si désirable.

Je suis heureux de savoir que la proposition faite par mon Gouvernement de coopérer avec les gouvernements des différentes provinces dans l'œuvre de promouvoir l'industrie agricole a été cordialement accueillie. Les crédits qui ont été votés à la dernière session relativement à ce service ont produit des résultats avantageux marqués pour le pays. Après une étude sérieuse de toute la question, mes conseillers en sont arrivés à la conclusion qu'une coopération avec les provinces sur des bases et des conditions bien définies produira les meilleurs résultats relativement à l'enseignement agricole. Pour être efficace une telle politique doit être continue. Un projet de loi vous sera donc présenté en vertu duquel un montant considérable d'argent pris du fonds des recettes consolidés, sera affecté à aider les provinces, durant plusieurs années, dans cette entreprise nationale de la plus haute importance.

Mon Gouvernement a réussi à obtenir certaines diminutions dans les taux des câblogrammes et continuera ses efforts pour en obtenir de nouvelles.

En vertu de la loi actuelle, les chartes des banques prendront fin le premier juillet prochain. Un projet de loi à l'effet de reviser et de prolonger ces chartes sera soumis à votre étude et à votre approbation.

Plusieurs autres projets de loi vous seront soumis, parmi lesquels se trouveront des mesures pourvoyant à l'augmentation de la représentation au Sénat des provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba.

Messieurs de la Chambre des communes:

Les comptes publics pour le dernier exercice fiscal vous seront soumis. Vous apprendrez avec satisfaction que les recettes ont été amplement suffisantes pour couvrir les dépenses ordinaires et celles au compte du capital.

Les prévisions budgétaires pour le prochain exercice fiscal vous seront soumises prochainement. Elles ont été établies au double point de vue de l'économie et du développement nécessaire des ressources du Canada.

Honourable Messieurs du Sénat:

Messieurs de la Chambre des communes:

J'appelle votre sérieuse attention sur les sujets que je viens de mentionner et j'invoque les bénédictions de la divine Providence sur vos délibérations.

L'hon. ROBERT ROGERS : Le premier ministre étant absent, j'ai l'honneur de proposer:

Que le discours prononcé de Son Altesse Royale le Gouverneur général devant les deux Chambre du Parlement soit mis à l'étude lundi prochain.

(Motion adoptée.)

MOTION D'ORDRE.

M. ROGERS : Le premier ministre étant absent, je désire proposer :

M. l'ORATEUR.

Que l'objet relatif à la mise à l'étude d'une motion pour l'adresse en réponse au discours prononcé par Son Altesse Royale le Gouverneur général à l'ouverture de la session ait priorité sur toute affaire autre que la présentation de projets de loi, jusqu'à achèvement.

(La motion est adoptée.)

COMITES PERMANENTS.

M. ROGERS : Le premier ministre étant absent, je proposerai :

Qu'un comité spécial soit nommé avec mission de préparer et déposer sur le bureau, le plus tôt qu'il se pourra, les listes des députés devant composer, selon la règle 10, les comités permanents de cette Chambre, et que ce comité se compose de M. Borden, sir Wilfrid Laurier, et MM. Reid (Grenville), Pelletier, Pugsley, Stanfield et Pardee.

(La motion est adoptée.)

1re LECTURE

D'un bill (n° 1), présenté par M. Rogers, relatif à la prestation des serments d'office.

NOUVEAUX DEPUTES.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur de faire savoir à la Chambre que, pendant les vacances, monsieur le greffier de la Chambre a reçu de monsieur le greffier de la couronne en chancellerie les certificats d'élection des députés donet les noms suivent:

Richard Francis Green, pour la circonscription électorale de Kootenay;

William Alves Boys, pour la circonscription électorale de Simcoe-sud;

William Foster Garland, pour la circonscription électorale de Carleton (Ont.);

Alexander Morrison, pour le circonscription électorale de Macdonald;

Pierre Joseph Arthur Cardin, pour la circonscription électorale de Richelieu.

PRESENTATION DE DEPUTES.

M. WILLIAM ALVES BOYS, de la circonscription électorale de Simcoe-sud, présenté par l'honorable Sam. Hughes et M W. H. Bennett (Simcoe).

M. WILLIAM FRANCIS GREEN, de la circonscription électorale de Kootenay-nord, présenté par l'honorable Martin Burrell et M. George H. Barnard.

M. WILLIAM FOSTER GARLAND, de la circonscription électorale de Carleton (Ont.) présenté par l'honorable J. D. Reid.

M. ALEXANDRE MORRISON, de la circonscription électorale de Macdonald, présenté par l'honorable Robert Rogers et l'honorable W. J. Roche.

M. PIERRE JOSEPH ARTHUR CARDIN, de la circonscription électorale de Richelieu, présenté par le très honorable

Sir Wilfrid Laurier et l'honorable Rodolphe Lemieux.

DEPOT D'UN RAPPORT.

M. ROGERS présente le rapport commun de messieurs les bibliothécaires du Parlement.

Sur motion de M. Rogers, la Chambre lève sa séance à trois heures et cinquante-huit minutes et s'ajourne à lundi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 25 novembre 1912.

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

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai requis monsieur le greffier de déposer sur le bureau le texte de ma recommandation pour la promotion de M. Charles Steedman Blue et la nomination de MM. Earl C. Young et Frederick W. S. Galbraith en qualité de reporters officiels des débats de la Chambre, ainsi que le rapport de monsieur le greffier sur le sujet.

COMMISSION D'ECONOMIE INTERNE.

Le très hon. R. L. BORDEN communique un message du Son Altesse Royale le Gouverneur général, dont M. l'Orateur donne lecture dans les termes suivants:

Son Altesse Royale transmet à la Chambre des communes la minute approuvé du Conseil requérant l'honorable George Hasley Perley, l'honorable Louis Philippe Pelletier, directeur général des Postes, l'honorable William James Roche, ministre de l'Intérieur et l'honorable John Dowsley Reid, ministre des Douanes, de se joindre à monsieur l'Orateur de la Chambre des communes pour former une commission aux fins et sous l'empire des dispositions du chap. XI des Statuts revisés du Canada, 1906, intitulé: Un acte concernant la Chambre des communes.

DEPOT DE RAPPORTS.

Rapport du secrétaire d'Etat des Affaires extérieures pour l'année expirée le 31 mars 1912 (Le très hon. R. L. Borden).

Le 7e rapport annuel de la commission des Chemins de fer du Canada pour 1912 (L'hon. M. Cochrane).

Rapport annuel du département du revenu de l'intérieur (L'hon. M. Nantel).

DEPOT D'UN BILL RELATIF A LA POLLUTION DES COURS D'EAU.

M. GEORGE H. BRADBURY (Selkirk) demande à déposer un bill (n° 2) relatif à la pollution des eaux navigables.

Plusieurs DEPUTES: Expliquez-vous.

M. BRADBURY: Ce bill est semblable à celui que j'ai déposé il y a un an, mais qui, par suite de la multiplicité des affaires, n'a pu arriver à l'adoption définitive. Il a pour but d'interdire le dépôt de détritus dans les eaux navigables ou leurs tributaires, et tend à imposer une lourde peine à toute compagnie, ou municipalité ou à tout particulier violant ses prescriptions. Chacun se rendra compte facilement de l'opportunité d'une telle mesure dont j'expliquerait en plus grand détail les dispositions lors de sa 2e lecture.

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

DEPOT D'UN BILL SUR L'USAGE DES DRAPEAUX.

M. GEORGE H. BRADBURY (Selkirk) demande à déposer un bill (n° 3) relatif à l'usage de drapeaux.

Quelques DEPUTES: Expliquez-vous.

M. BRADBURY: J'ai déposé au cours de la session dernière un bill semblable à celui-ci, mais il n'a pas reçu son achèvement réglementaire, en raison de l'accumulation des affaires. Le bill déclare justiciable du jury toute défiguration d'un drapeau de l'empire. Il est arrivé sans doute à tous mes honorables collègues de voir un Union Jack ou une enseigne rouge portant le nom de quelque hôtel, ou servant à annoncer quelque vente à l'enchère. Le présent bill tend à interdire pareils usages du drapeau anglais. Il édicte en outre une lourde peine contre quiconque avilit de quelque manière le drapeau. Des faits de cette nature sont présents à l'esprit de chacun de nous, et le présent bill a pour fin d'y mettre un terme. Lors de la discussion générale, j'espère pouvoir convaincre la Chambre de l'urgence du projet de loi.

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

DEBAT SUR L'ADRESSE.

La Chambre passe à l'examen du discours lu par Son Altesse Royale le Gouverneur général à l'ouverture de la session.

M. J. H. RAINVILLE (Chambly-Verchères) (texte): Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer, appuyé par l'honorable député de Kingston (M. Nickel), l'adresse ci-après, présentée à Son Altesse Royale, le Gouverneur général, pour remercier humblement Son Altesse du gracieux discours qu'Elle a bien voulu faire aux deux Chambres du Parlement à l'ouverture de cette session.

Monsieur l'Orateur, c'est un honneur dont j'apprécie à la fois le mérite et le péril que d'être appelé à proposer l'adresse en réponse au discours du Trône; et cet hommage rejaillit sur le comté que je représente.

J'éprouve, du reste, une grande satisfaction en songeant que la tâche m'est rendue plus facile et moins lourde par les progrès mêmes, si rapidement accomplis en notre pays, et dont l'éloquence des faits me dispensera de longs commentaires.

Nous sommes en pleine prospérité. Les vieux pays admirent et proclament les magnifiques résultats de notre jeune énergie.

Depuis quarante ans nous nous sommes développés et nous avons grandi en richesse et en puissance.

La première chose à faire, c'était d'ouvrir ce pays aux initiatives nouvelles ; c'était de lui permettre l'exploitation rationnelle de ses ressources immenses en lui facilitant les moyens de communication. Nous avons donc construit des chemins de fer ; nous en avons sillonné le pays... Après avoir uni l'extrême Est avec le centre, nous avons tenté cette politique hardie de relier, à travers des contrées encore inexplorées, l'autre partie de ce continent qui regarde l'orient. Ceux qui accomplissaient cette œuvre avaient la foi ; et les résultats subits de leur entreprise ont superbement justifié leurs espoirs. Les plaines riches et fertiles de l'Ouest ont été exploitées. On y a jeté à pleines mains les semences fécondes. Elles ont rendu au centuple sous l'influence des forces productrices qui se dirigèrent aussitôt vers elles. Aujourd'hui le blé de l'Ouest fait notre orgueil et il n'y a pas très longtemps que l'honorable ministre du Commerce pouvait en prendre victorieusement la défense devant l'empire.

Depuis, nous avons poursuivi cette politique initiale. Les transcontinentaux se sont multipliés. Les régions venaient seulement d'être ouvertes, les chemins de fer n'étaient pas encore terminés, l'appel du bras à peine entendu, que la fortune, qui nous est toujours restée fidèle, accourait encore devançant nos efforts.

Lorsque nous eûmes compris l'importance de nos succès et les déploiements ultérieurs que nous pouvions en attendre, nous avons pensé à organiser nos forces et à garantir nos frontières. C'est alors que nous avons orienté notre politique douanière de façon à la rendre nationale.

C'était au lendemain de la dénonciation du traité canado-américain de 1854. Le pays avait un temps rêvé le libre-échange; mais, vision fugitive, le vote populaire ramena au pouvoir ceux qui croyaient devoir protéger la nation canadienne contre des concurrents puissants.

Ce fut le point de départ de cette politique protectionniste modérée qui a fait le succès du commerce canadien. Sous la poussée de ces sages mesures, le Canada comprit qu'il devait avant tout compter sur lui-même et travailler à mettre en valeur des ressources dont il appréciait tout le prix.

M. J. H. RAINVILLE.

Depuis lors, monsieur l'Orateur, faire l'historique de notre pays, c'est retracer une période ininterrompue de progrès. Notre commerce qui n'était en 1868 que de $131,027,532, atteignait en 1888 $201,097,630. Il était, d'après les chiffres revisés de l'Annuaire statistique, de $769,443,905, en 1911. Enfin, hier, il atteignait $784,637,794.

Il faudrait reprendre une à une toutes les rubriques sous lesquelles se classent nos richesses dans les documents officiels. Il faudrait parler des forêts, de l'agriculture, de l'élevage, des pêcheries, des mines etc., et citer des chiffres pour montrer que les résultats magnifiques obtenus pour notre commerce se retrouvent partout les mêmes, aussi vrais, aussi encourageants, aussi éloquents que jamais.

On a souvent dit dans les campagnes politiques, d'un côté, que ce succès est dû à la Providence, d'un autre, qu'il est dû au Gouvernement qui détient le pouvoir. Les deux choses sont partiellement justes. Sans doute les gouvernements profitent des dons que la Providence met à leur disposition. S'ils ne mettaient pas leurs efforts à faire fructifier l'héritage national, celui-ci dépérirait malgré son abondance et sa fécondité. Je n'éprouve aucune gêne pour reconnaître que les gouvernements qui se sont succédés depuis 1879 ont profité intelligemment de la protection douanière, mais je crois et je dis avant tout que si notre pays a atteint ce degré de développement, cela est dû d'abord à l'énergie, et à l'esprit d'initiative du peuple de ce pays, et, à la politique de ceux qui ont compris dès le début l'importance de l'outillage économique et d'une politique douanière modérée. C'est grâce à eux si nous avons triomphé. La preuve en est que leur système dure encore et que même les esprits les plus libéraux en ces matières n'ont pas pu y toucher.

Deux noms sont surtout à citer dans toute cette histoire, deux grandes figures sont à évoquer si, en jetant nos regards en arrière, nous cherchons la raison profonde de nos succès.

Ceux qui ont compris notre jeune pays ; qui n'ont pas hésité malgré les difficultés de la tâche et les résultats qui pouvaient leur paraître, à cette époque, problématiques, à bâtir de toutes pièces une nation; qui ont vu assez loin pour ne pas douter de l'avenir et croire en la valeur de nos forces; qui ont mis leur énergie à suivre pas à pas le beau programme que leur avait suggéré une légitime et noble ambition; qui ont continué jusqu'à la mort de répandre leurs idées, de les défendre et en assurer le triomphe, méritent que nous leur rendions, à quelques partis politiques que nous appartenions, le suprême hommage qui est dû aux fondateurs des peuples, celui de la reconnaissance et de l'admiration ; et nous l'avons compris puisque nous

reconnaissons aujourd'hui, tous, la beauté, la grandeur de l'œuvre accomplie chez nous, avec tant de sûreté, d'autorité et de confiance par sir John Macdonald et sir Etienne Cartier.

Quel sera l'avenir, monsieur l'Orateur, et vers quel but immédiat devons nous faire porter des efforts nouveaux?

Depuis le 21 septembre 1911, le gouvernement conservateur, appuyé sur l'immense majorité de ce pays, dirige les destinées de la nation, et les progrès ne se sont pas ralentis.

Je ne vais pas lasser l'attention de cette Chambre ni la retenir trop longtemps en allignant des chiffres que nous seront appelés à étudier durant cette session. Il est cependant une ou deux questions sur lesquelles je voudrais insister.

Les finances du Canada sont remarquablement prospères. Nos revenus augmentent avec une rapidité extraordinaire. Ceux de l'année passée, dont les chiffres viennent d'être publiés dans les comptes publics, dépassent même les prévisions les plus optimistes. Nos recettes sur le fonds consolidée se sont élevées à $136,108,217.36 et les dépenses à même ce fonds se sont élevées à $98,161,440.77; ce qui laisse un excédent de $37,946,776.59. Les dépenses sur le compte capital se sont élevées, y compris les virements de fonds, à $38,980,641.43. Si l'on ajoute à l'excédent de nos recettes $1,156,456.16 pour le fonds d'amortissement, il reste une balance de $122,591.32 qui sera portée en diminution de la dette nationale.

Nous avons pu, monsieur l'Orateur, rencontrer toutes les dépenses imputables sur le fonds capital avec l'aide unique de nos revenus et sans recours à l'emprunt. Nous avons aussi pu retrancher quelque chose de la dette publique et, dans l'avenir, cette diminution de la dette se fera plus considérable encore, grâce à la politique de surveillance et de saine économie que poursuit l'honorable ministre des Finances.

Je disais tout à l'heure, monsieur l'Orateur, l'importance de notre commerce pendant la dernière année fiscale. Considérons le chiffre de nos importations dans la période de douze mois qui s'est terminée le 30 septembre 1912. Il s'est élevé à $616,842,090, alors qu'il était en 1911, à la même date, de $496,837,471; ce qui fait une augmentation pour un an de $120,004,619, c'est-à-dire, $10,000,000 par mois. Les droits de douane qui ont été perçus en 1912 durant la même période ont été de $102,695,974.76 alors que, en 1911, ils étaient de $78,792,125.49 ce qui faisait tomber dans le trésor un excédent de $23,903,849.27, c'est-à-dire, en chiffre rond $2,000,000 par mois. Cette situation si brillante doit nous encourager et nul ne blâmera le Gouvernement de faire porter toutes ses attentions sur la question commerciale.

Je dois, monsieur l'Orateur, signaler en passant l'œuvre si pleine et si heureuse que poursuit chez nous l'honorable ministre du Commerce. L'année dernière il a fait voter la loi sur l'inspection des grains et a créé une commission spéciale, chargée de s'occuper de cet important trafic. Le Gouvernement a érigé à Fort-William un élévateur dont il dirigera les travaux. Grâce à cette nouvelle loi et à une réglementation précise nous aurons assuré un système sérieux d'inspection.

L'organisation de notre système d'agents commerciaux à l'étranger est chose faite et nous avons le concours assuré des autorités anglaises. Le département du Commerce reçoit chaque jour de plus amples informations commerciales. On a réuni une commission de statistique dans le but de réorganiser le travail des différents services et le ministère espère établir avant peu un système de statistiques du commerce interprovincial qui sera de nature à aider considérablement nos commerçants et nos industriels. Quant à ce qui concerne nos relations avec l'étranger le ministère a déjà commencé et il poursuit sa politique de réciprocité avec les colonies anglaises.

Je pourrais continuer, monsieur l'Orateur, d'étudier nos différents ministère et de montrer leur travail. Le même progrès, je le répète, se trouvera aux ministères des Travaux publics, des Postes, de 'Intérieur, de la Marine, du Revenu de l'intérieur, etc., et dont vous parlera plus particulièrement mon honorable ami le député de Kingston. La même activité règne partout et partout se fait sentir la même volonté de développer notre pays dans le sens de son bien-être. C'est ainsi que le Gouvernement a amélioré le service postal, a prêté son concours aux compagnies de chemin de fer, qu'il a voté à cette Chambre une somme d'un million de dollars dans une loi des bonnes routes, que des considérations d'une nature purement politique ont fait rejeter par le Sénat l'an dernier et qui reviendra cette année devant les représentants du peuple avec, je l'espère, un montant plus considérable encore.

Je veux féliciter le Gouvernement pour l'aide substantielle donnée aux cultivateurs, en mettant pour eux à la disposition des différentes provinces, une somme d'un demi-million de dollars.

Cette générosité n'a pas encore produit tous les résultats qu'on en attend, mais j'espère que les bienfaits de cet acte iront grandissant pour l'avenir de cette classe importante qui a besoin d'encouragement, pour surmonter les difficultés sans nombre qu'elle éprouve, la gêne, qui trop souvent la fait émigrer loin du sol natal.

S'il est vrai que le Gouvernement doit augmenter cette année l'octroi de l'agriculture, vous me permettrez, monsieur l'Orateur, de faire quelques suggestions.

La plupart des comtés sont éloignés des écoles d'agriculture dans la province de Québec et les cultivateurs peuvent difficilement y envoyer leurs enfants.

Ne serait-il pas à propos d'encourager la création de classes spéciales d'agriculture dans les collèges commerciaux répandus par toute notre province.

Il serait aussi possible d'établir un plus grand nombre de fermes modèles et de donner chaque année des primes spéciales et substantielles pour les concours de fermes, etc., et de nommer des démonstrateurs dans chaque comté.

Mais ce que j'ai surtout mission de demander au Gouvernement pour cette année, c'est d'aider les sociétés d'agriculture à améliorer leurs terrains et leurs bâtisses d'exposition, afin de donner aux enfants de la ferme une idée vraie de l'importance de la fête de l'agriculture où, tous les ans, dans chaque comté, les cultivateurs accourent mettre dans la balance du mérite leurs progrès et succès réciproques.

Cette action du Gouvernement, je l'espère, donnera à tous l'émulation, secouera l'apathie, et saura faire une race de vaillants travailleurs qui comprendront ce que l'agriculture renferme d'espoir et de richesse pour un pays, et alors, au lieu de déserter leur village, ils entendront la grande voix maternelle de la terre qui les retiendra groupés autour du clocher natal, phare de tant d'espérance, gardien de tous foyers.

L'agriculture ne retient plus.

Les jeunes gens quittent la ferme sans se préoccuper du lendemain. On s'en va vers les villes, vers un inconnu douteux, bien souvent fatal. A tous ces déserteurs de la ferme, à tous ces chercheurs de places qui battent le pavé des villes, grossissant le nombre des sans-travail, je leur conseille de méditer ces vers du poète, si touchants et si vrais et pour eux et pour nous:

Et comment se fait-il, voilà ce que j'admire,
Qu'aucun père, à son fils, ne s'avise de dire:
Paris est encombré de hardis compagnons,
Retourne aux champs déserts, aux champs dont nous venons,
Portes-y ta jeunesse et tes saines idées,
C'est là qu'est le salut de la société.
Remettez en honneur le soc de la charrue;
Repeuplez la campagne au dépens de la rue;
Grevez d'impôts la ville et dégrevez les champs,
Ayez moins de bourgeois et plus de paysans.

Je ne peux m'empêcher de remarquer monsieur, que le Canada a continué d'avancer avec assurance et succès sans le concours de la réciprocité américaine. Je crois que l'expansion de nos relations commerciales avec l'Angleterre et ses colonies sera plus utile pour l'autonomie de nos forces économiques et pour le développement de notre richesse nationale que les humiliantes perspectives contenues dans les trop fameuses correspondances Taft-Rosevelt.

Monsieur l'Orateur, parmi les nouvelles réformes que l'on entend présenter à cette Chambre dans cette session, je trouve la revision de la loi des banques. Le maintien et la sûreté du crédit est une des choses les plus importantes qui soit, et il faut donner à la circulation et aux dépôts toutes les garanties qu'exige un rouage aussi complet et aussi sensible.

Enfin, monsieur l'Orateur, une des grandes questions qui intéresse aujourd'hui notre pays, c'est celle de la contribution à la défense de l'empire dont le Canada fait partie.

Les idées sont partagées quant à la manière de faire cette contribution, mais d'un bout à l'autre de notre pays le même sentiment existe en faveur de la nécessité de maintenir la suprématie maritime de l'Angleterre dans l'intérêt de l'empire britannique entier.

Et pour ceux qui en douteraient, je pourrais leur citer la résolution de 1909. Je pourrais même citer, s'il faut aller plus loin, un article du rédacteur du journal le "Devoir" en date du 12 octobre 1912 où nous lisons: "Jamais les nationalistes n'ont prétendu que le Canada ne devait rien faire pour la sécurité de l'empire".

Mais, permettez-moi, monsieur l'Orateur, de dire très franchement, mon sentiment.

L'Europe est menacée d'un conflit. On ne sait pas encore si les grandes puissances permettront aux petits Etats balkaniques d'étendre leurs frontières. La victoire décisive des armées bulgares a subitement remis le problème devant la diplomatie. Une intervention des puissances se fera inévitablement et il sera difficile de prédire l'avenir des relations européennes. L'Angleterre n'est pas désintéressée de la situation ; elle devra prendre parti et si la guerre éclate, elle devra réunir toutes ses forces. Aussi on comprendra l'attitude du Gouvernement.

Il veut, si nous sommes bien informés, présenter une mesure d'aide temporaire pour cette année, et il se réserve de consulter le peuple, lorsqu'il s'agira d'établir une politique permanente de participation militaire, et assure qu'elle sera, si elle se fait, subordonnée au droit de représentation dans les conseils de l'empire. C'est ce qui ressort des déclarations faites en Angleterre et dans cette Chambre, au nom du Gouvernement, par le très honorable premier ministre en qui le pays a confiance.

Je crois que tout ceci est raisonnable et que notre autonomie et notre constitution n'en souffriront pas. Quant à ceux qui voudraient se jeter à l'aventure avec le cri qu'on ne devrait rien faire pour l'Angleterre, le pays, j'en ai la conviction, leur ré-

pondrait ces paroles d'un orateur français, M. Paul Deschanel:

Combien, dit-il, nous préférons ces grands hommes raisonnables qui savent borner leur champ d'action et rester maîtres des situations qu'ils ont d'avance réglées, qui se plient d'abord aux hommes et aux choses pour les faire plier ensuite, qui entrent dans leur temps pour le mieux remuer et conduire, qui gardent ce qu'ils ont pris parce qu'ils ne prennent pas plus qu'ils ne peuvent garder, combien nous préférons ces esprits bien trempés, souples, fins, un Richelieu, un Frédéric, un Cavour, aux demi-dieux, aux puissances fatales et souvent aveugles, qui, par leurs bonds impétueux et leurs aventures insensées, faussent tous les ressorts de la politique.

Voilà, monsieur l'Orateur, les quelques considérations que m'a suggérées notre situation politique. Je crois fermement que nous avons su continuer le travail que nous ont tracé jadis ceux qui ont commencé de développer ce pays. Nous devons avoir confiance. Le Canada est aujourd'hui l'objet de l'attention de l'univers entier. On connaît ses richesses et on admire sa fortune. Avec une audace modérée, mais sûre d'elle-même, il poursuit sa carrière et révèle sa force prodigieuse d'expansion. Sa marine commerciale s'empare des mers et, l'année dernière, il allait jusqu'en Autriche jeter des chemins de fer. Le peuple heureux qui l'habite est plein d'énergie et d'espoir. Avec les ressources qu'il possède, les richesses que la nature lui a données, les forces intellectuelles dont il dispose, il avancera sur la même route du progrès qui s'ouvre largement devant lui vers un horizon sans borne, il grandira, confiant dans sa jeunesse et dans sa vigueur, et, grâce à une politique saine et logique, nous assisterons avec orgueil à l'accomplissement de ses glorieuses destinées. *Canada for ever.*

(Traduction.) Monsieur l'Orateur, en me confiant la tâche de présenter ce projet de résolution, tâche dont depuis quinze ans aucun député de langue française n'a été chargé, le Gouvernement m'a fait un grand honneur, et qui rejaillit sur mes compatriotes, sur ma province. C'est une preuve de la bonne harmonie et de l'amitié qui existent entre ma province et le ministère actuel. Le Canada jouit aujourd'hui d'une prospérité sans précédent. Jamais nos finances n'ont été aussi florissantes; les recettes de la douane augmentent à vue d'œil; notre commerce se développe avec une rapidité surprenante; le réseau de nos voies ferrées se ramifie sur tous les points du Dominion. Et dans tous les départements de l'administration, on relève les signes de la même exubérante croissance. Or, tout cela se produit sans que nous ayons la réciprocité avec les Etats-Unis. Si seulement ces grands hommes d'Etat, Macdonald et Cartier, pouvaient contempler aujourd'hui le superbe édifice qu'on est à construire sur les fondations qu'ils ont si habilement aidé à établir!

C'est avec fierté, monsieur l'Orateur, que je signale cette coïncidence: le député qui propose l'adoption de l'adresse et celui qui le seconde ont l'honneur de représenter ici les deux circonscriptions jadis représentées par ces hommes d'Etat distingués, Kingston et Verchères.

Monsieur l'Orateur, le sujet le plus important d'entre ceux qui doivent retenir l'attention du Parlement au cours de la présente session, c'est peut-être celui des relations du Canada avec la mère patrie. Le premier ministre et trois de ses collègues ont récemment conféré sur le sujet avec les autorités impériales. Le résultat de ces délibérations sera sous peu porté à la connaissance du Parlement. J'ai assez confiance dans le premier ministre pour me persuader que les propositions dont il devra saisir la Chambre à cet égard seront de nature à satisfaire mes concitoyens de la province de Québec, comme ceux du reste du Dominion.

Car, monsieur l'Orateur, nous avons formé jusqu'ici une importante partie d'un puissant empire, et la prospérité dont nous avons joui dans le passé doit nous engager à persévérer dans cet état. N'est-ce pas cette union qui nous assure le bon vouloir et la protection de cette grande puissance d'outre-mer à l'encontre de tous ceux qui voudraient nous persécuter?

M. W. F. NICKLE (Kingston): Monsieur l'Orateur, depuis le jour où Frontenac, ce très intrépide administrateur français, jeta pour la première fois sa tente sur les rives de ce qu'on désignait alors la rivière Cataracoui, dans l'espoir d'attirer vers le Saint-Laurent le commerce des fourrures du Nord et de l'Ouest qui prenait la route de New-York et de l'Hudson, Kingston a joué un rôle assez distingué dans l'histoire du Canada. En son nom, monsieur l'Orateur, je désire remercier le très ronorable leader du Gouvernement d'avoir reconnu ses titres et d'avoir invité son représentant à se faire entendre lors de la séance d'ouverture d'une session qui promet d'avoir un intérêt des plus historiques.

Ici, monsieur l'Orateur, peut-être ne sera-t-il pas hors de propos que je témoigne au très honorable leader de l'opposition les sincères sympathies de ceux de mes concitoyens de Kingston qui ne partagent pas mes vues politiques, et que je lui fasse part du vif chagrin que leur a causé et de la lourde perte infligée au parti par le décès inattendu de sir Richard Cartwright.

Il était connu de nous Canadiens pour son affabilité, pour ses idées fortes, sa particulière disposition à dire ce qu'il pensait, et, monsieur l'Orateur, je crois pouvoir dire, sans crainte d'être démenti par personne dans cette Chambre, que la vie publique

au Canada s'est appauvrie en perdant sir Richard Cartwright, qui, pendant de si longues années, a été le partisan convaincu de la politique des membres assis en face de moi.

Il est difficile et peut-être odieux de faire des comparaisons; je crois cependant que je serais indigne de mon mandat si, en opposition à tous les événements qui se sont produits pendant le cours des vacances parlementaires, je ne mettais en évidence le voyage qu'à fait en Angleterre le très honorable chef du Gouvernement. A mainte et mainte reprises depuis mon entrée au Parlement j'ai été frappé de la fidélité des membres de l'opposition envers leur chef; aussi, j'aime à leur apprendre que de notre côté nous éprouvons le même sentiment à l'endroit de celui qui est le chef du parti conservateur et chef du Gouvernement. Nous admirons tous son courage, sa prudence, et, je puis bien le dire, nous avons tressailli de joie quand, au cours des récentes élections, il a, en face d'un auditoire hostile, déclaré que, plutôt que de renoncer à son opinion, il abandonnerait toute chance d'être jamais premier ministre du Canada. On sait quelle forte instruction il a, combien droites sont ses intentions. On connaît son zèle pour la chose publique. Nous avons vu avec quelle habilité il a su conduire la présente administration au cours de la session dernière. Car, monsieur l'Orateur, c'est chose bien connue que, dans l'histoire de tout parti politique, il n'est pas de moment où la désunion soit le plus sujette à se produire que lors de cette première session où il exerce le pouvoir. Je n'ai pas encore à ce moment appris à observer cette obligation de sentiment qui unit entre eux ceux qui viennent de s'engager dans ce que l'on peut à bon droit qualifier d'énorme machine politique. Nous, les membres de la droite, nous admirons et nous estimons l'homme pour son courage et pour son tact. Nou avions compris, en le voyant partir pour l'Angleterre, que de nouveaux problèmes allaient retenir son attention. Nous nous demandions ce qui allait arriver. Si on me le permet et si ce n'est pas aller trop loin je dirai que nous avons lu ses discours, que, jour par jour, nous avons suivi ses mouvements et nous avons pu constater qu'il faisait impression sur le public anglais.

Les journaux et les hommes politiques d'Angleterre sont lents à manifester de l'enthousiasme ; c'est néanmoins ce qu'ils ont fait dans le cas du très honorable chef du Gouvernement. Nous avons admiré sa circonspection. Il s'est gardé de lier le Canada à aucun plan défini. Il est cependant une politique qu'il a clairement énoncée, et c'a été que, si le Canada se chargeait de quelque responsabilité, ce serait à charge d'être consulté par les chefs de la nation. C'a été avec un sentiment de joie que nous l'avons vu revenir dans ce pays, et aujourd'hui, monsieur l'Orateur, nous savons que le nom de Borden est inscrit sur ce parchemin où déjà la renommée a grevé les noms de grands Canadiens.

Je ne m'attacherai pas, comme l'a fait mon honorable préopinant (M. Rainville), à rappeler par le menu les progrès du Canada. Cependant on m'excusera peut-être de lâcher quelque peu la bride à mon imagination. Un contraste à vous signaler tout d'abord. Il s'est l'autre jour présenté à nos yeux un magnifique spectacle. Pour la première fois j'ai vu sur le trône un gouverneur de sang royal et la salle du Sénat s'est remplie des représentants de la richesse, de l'intelligence et du savoir-faire canadiens. En contemplant cette scène ces arches gothiques resplendissantes des couleurs du soleil couchant, j'ai été ramené en imagination à cette année 1792 où le gouverneur Simcoe réunissait à Kingston son premier conseil législatif dans une maison recouverte de lattes et que l'on voit encore nichée au flanc de la colline, maison de quinze pieds carrés ou à peu près, comme le savent ceux qui l'ont visitées. Le Canada a fait depuis d'énormes progrès. Nous commençons à voir les premières manifestations d'un peuple passé à l'état de nation, nous commençons à sentir notre importance et, bien que ne sachant pas encore quand ni comment, nous avons idée que le jour est proche où le Canada comptera dans le monde pour une puissance. Aussi, c'est avec confiance que nous envisageons l'avenir.

Mais, monsieur l'Orateur, il ne m'appartient pas de retenir l'attention de la Chambre à une discussion de la grandeur du Canada ou de ses hommes éminents.

Il est fait allusion à certaines choses dans le discours du trône, et l'une des plus importantes est celle qui a trait aux banques. Je doute que le commun des canadiens sache quels formidables progrès ont été accomplis au Canada dans cette branche d'affaire. Au cours des douze mois écoulés le 30 avril 1912, le capital versé des diverses banques autorisées s'est accru de $100,000,000 à $100,038,000, et, le reste ou excédent de $85,000,000 à $100,038,000. Le chiffre des dépôts dans les caisses publiques canadiennes est passé de 837 à 960 millions, celui des dépôts faits hors du pays, de 69 à 85 millions. Dans le même temps l'actif total des banques a grossi de 1,247 à 1,439 millions. Le total des prêts en cours, représentant des avances à la fabrication, aux mines, à l'agriculture et au commerce, a augmenté de 710 à 833 millions. A la fin de 1911, il y avait au Canada 2,437 succursales de banques, pendant qu'en 1912 il s'en est trouvé 2,793. Et cependant, monsieur l'Orateur, notre vanité a reçu quelques rudes chocs au cours

des quelques dernières années. Nous nous vantions de la solidité de notre système de banque et de l'excellence de notre organisation. La députation sera peut-être étonnée d'apprendre que depuis 1865 nos Canadiens n'ont pas perdu moins de 40 millions des fonds qu'ils avaient placés dans les banques. Ces dernières ont été réorganisées en 1890, en même temps qu'était refondue la loi qui les concerne, et depuis lors les pertes sont loin d'avoir été ce qu'elles étaient au début. Il ne faut cependant pas oublier que, par suite de dépenses inconsidérées et des jeux de bourse de son gérant, la banque Ontario a mal tourné. Il ne nous faut pas oublier que la banque Sovereign s'est écroulée à cause d'un conseil d'administration trop enclin à se lancer dans des affaires de haute finance. N'oublions pas non plus que la Farmers' Bank a eu le même sort pour avoir obéi aux mêmes inspirations. Aussi, j'espère que, quand viendra devant cette Chambre la loi des banques, l'honorable ministre des Finances (M. White), que je connais depuis nombre d'années pour avoir fait des questions fiscales et économiques l'objet de laborieuses études et pour posséder également bien la théorie et la pratique de ces choses, verra à trouver le moyen d'obtenir une vérification plus soigneuse, de manière que la fortune du capitaliste, et les économies du déposant ne soient pos entièrement abandonnées à la garde de ceux qui parfois semblent oublier leurs fonctions de simples dépositaires.

Je compte que le ministre des Finances, aura le souci de nous assurer la plus grande liberté de circulation compatible avec la sécurité. Le pays grandit, et il faut ne tolérer rien qui empêche l'épanouissement de nos institutions financières. Un autre point sur lequel je désirerais appeler son attention, ce serait d'aviser à un moyen qui fasse sentir aux administrateurs et aux présidents des banques la responsabilité qu'ils portent. On semble croire dans certaines parties du pays que le poste d'administrateurs ou de président d'une banque ne comporte aucune signification ; que, pour attirer les capitaux à la maison, il convient de mettre à profit la réputation d'hommes qui une fois la chose faite, sont regardés comme avant rempli l'objet pour lequel on avait sollicité leur concours. Je crois savoir que le ministre des Finances a eu soin d'étudier ces choses, et qu'au moment de soumettre à notre examen la loi des banques, il aura découvert les mesures propres à nous assurer la fin vers laquelle nous tendons.

Venant de la province d'Ontario, province adonnée à l'agriculture, il n'est peut-être pas mauvais que je dise un mot de cette belle industrie. Comme on le sait, le droit de légiférer en matière d'agriculture est exercé concurremment par le Dominion et par les provinces, avec cette restriction que, s'il y a conflit, la loi fédérale l'emporte sur celle de la province. Le Dominion et les provinces ont depuis quelque temps exécuté des travaux se rattachant à l'agriculture, et il n'y a pas à s'étonner si, dans l'exécution de ces travaux, il y a eu, dans une certaine mesure, empiétement d'un pouvoir sur l'autre et double action. Peut-être qu'en somme l'œuvre du Dominion a été davantage une oeuvre d'expérimentation et de recherches, qu'elle s'est davantage rattachée à des questions internationales ou interprovinciales, pendant que celle de la province a été une œuvre d'éducation et de démonstration.

Nous avons eu à nous féliciter de ce que, à la dernière session, le budget a fait voir l'intention du Gouvernement d'affecter à des fins agricoles une somme de $500,000. Sur cette somme, il y avait $175,000 pour la province d'Ontario. Et nulle plus sage ou plus saine mesure ne pouvait, me semble-t-il, être adoptée que celle de mettre une partie de la richesse croissante du Dominion à la disposition des provinces, où fonctionne si avantageusement le mécanisme de l'éducation et de l'administration. On a défini l'éducation comme étant l'adaptation de l'individu aux choses au milieu desquelles il est appelé à vivre ; définition triviale peut-être, mais c'est là, si j'en juge par l'œuvre qui se poursuit dans la province d'Ontario, le principe qui est à la base de ses entreprises. Par le collège agricole, Ontario s'efforce d'enseigner les règles scientifiques de l'agriculture. Par son œuvre de démonstration récemment entreprise—imitée depuis cependant dans les Etats qui nous avoisinent par certains des chemins de fer et autres grandes compagnies dans l'espoir d'augmenter la productivité du sol—le travail se fait sur la terre du cultivateur. On n'y dit pas, mais on montre comment faire. Le représentant de la région pourvoit aux besoins de la société de la même manière que le médecin, les honoraires en moins. Ce travail a été si éminemment satisfaisant que l'argent mis l'année dernière à la disposition de la province d'Ontario a été employé à élargir la sphère de son action agricole. Ontario s'efforce de rendre plus confortable la vie sur la ferme. On nous a depuis quelques années beaucoup parlé du coût élevé de l'existence, et nous avons lu de nombreux rapports traitant des diverses causes qui mènent à ce résultat. Si le rapport émane d'une législature ou d'un comité dont les théories sont opposées au libre-échange, c'est le tarif que l'on incrimine. On semble cependant oublier totalement qu'en Angleterre, pays de libre-échange, le renchérissement des choses nécesaires à l'existence a été presque aussi grand qu'au Canada, où nous avons un tarif protecteur. Venant d'une circonscription non rurale, je sais que cette augmentation du coût de l'existence porte rudement sur nos classes industrielles. Ontario cherche à résoudre

le problème d'une culture plus scientifique, le problème d'accroître la productivité du sol par l'application de méthodes scientifiques ; non pas de diminuer les gains du cultivateur, mais d'augmenter la valeur de ses produits de manière qu'ils puissent se vendre un meilleur prix sur les marchés des villes. Nous devons beaucoup à l'honorable Adam Beck, pour les efforts qu'ils a fait en vue d'introduire l'électricité partout dans l'est et dans l'ouest de la province d'Ontario, dans l'espoir que le travail du cultivateur sera par là quelque peu allégé.

Il est regrettable, à notre sens, que cette mesure législative touchant les grandes routes ait éprouvé un échec fatal au sein de la Chambre haute. C'est une ancienne maximê qu'une chaîne n'est plus forte que son plus faible anneau et je puis dire avec une légère variante qu'un chemin n'est pas meilleur que le pire de ses milles. Pour des raisons qui ne militent peut-être pas en faveur du pays, il est possible que ce bill ne devienne pas loi, cette session-ci; mais les populations rurales de l'Ontario ne sauraient oublier que ce n'est pas le parti conservateur qui leur refuse les avantages qu'offre cette mesure.

De l'agriculture aux pénitenciers, la transition est peut-être brusque; seulement je ferai observer qu'il existe dans ces institutions force main-d'œuvre improductive. Un grave problème se dresse devant le ministre de la Justice. La main-d'œuvre des détenus ne devrait pas concurrencer la main-d'œuvre libre; c'est là un principe bien reconnu en économie politique et auquel je souscris volontiers. Il est de simple justice que celui qui gagne son pain à la sueur de son front ne soit pas exposé à voir les fruits de son labeur souffrir de la concurrence des produits des pénitenciers. Seulement, et c'est là l'autre aspect de la question, quand un individu perd sa liberté pour avoir enfreint les lois de la société, je doute fort qu'on ait le droit de le laisser, pour ainsi dire, se corrompre dans l'oisiveté. Il faut trouver de l'emploi pour cette population des pénitenciers. Aujourd'hui, nos pénitenciers sont en réalité des foyers d'oisiveté. Pourquoi le ministre de l'Agriculture et le ministre de la Justice, mettant leurs lumières en commun, n'élaboreraient-ils pas quelque projet de réforme tendant à transformer nos pénitenciers en stations de démonstration? Ce serait là un projet dispendieux, dira-t-on, mais on ne saurait opérer de réforme utile, sans qu'il en coûte. A coup sûr, il importe de tenter quelques efforts pour relever le niveau moral de la population de nos pénitenciers. Je n'ai pas les statistiques sous les yeux; mais ces jours derniers, j'ai été étonné de voir le grand nombre de jeunes gens âgés de moins de trente ans incarcérés dans les pénitenciers. En réalité, on trouve presque des enfants au sein de ces institutions, et il n'existe pas de sélection.

Il arrivs quelquefois que, par suite de jugements peu pondérés de quelque magistrat irréfléchi, on condamne au pénitencier un jeune homme de vingt ans, un garçon de quinze à seize ans, alors qu'on aurait dû le confier à l'école pénitentiaire. Il se trouve en compagnie de vils criminels, et l'on compte qu'à sa sortie du pénitencier il sera devenu un tout autre homme qu'à son entrée. Il faut espérer en de meilleurs jours, alors que nos pénitenciers ne seront pas de simples institutions pénales, mais bien dans toute la force du mot des établissements de réforme. Je saisis cette occasion pour rappeler au Gouvernement la nécessité de prendre les mesures voulues pour faire de ces pénitenciers des institutions d'où les détenus sortent des hommes nouveaux, et mieux armés pour gagner leur vie. Un dimanche après-midi, j'ai adressé la parole, au pénitencier de Kingston, à plus de 600 détenus dont la physionomie ne révélait que le plus sombre désespoir et la plus profonde tristesse. Il faudrait améliorer le sort de ces malheureux et le ministre de la Justice dont je connais les sentiments humanitaires et le ministre de l'Agriculture reconnaîtront, j'en suis sûr, la nécessité de prendre les mesures voulues pour faire de ces pénitenciers des stations de démonstration, de véritables écoles moralisatrices. Rien n'empêche d'acheter des terres à bon marché et de les mettre en valeur de façon à ce que les cultivateurs du voisinage puissent bénéficier de l'œuvre réalisee sur ces domaines, et améliorer leurs modes de culture. Le prisonnier bénéficierait de l'application de pareilles réformes et, à sa sortie du pénitencier, il ne serait pas obligé de retourner aux bas quartiers des villes où il serait en proie à de nouvelles tentations; en outre, les cultivateurs bénéficieraient des cours agricoles et il ne faut pas oublier que d'un bout à l'autre du pays, le besoin d'ouvriers agricoles se fait vivement sentir. L'Etat y gagnerait aussi en ce sens qu'il se verrait dégrevé d'un fardeau écrassant.

De l'agriculture à l'immigration la transition est naturelle. Le discours du trône fait allusion à l'immigration qui se déverse à flots pressés sur nos rives.

Peut-être nous préoccupons-nous davantage du volume de ce flot que de sa pureté. De 1902 à 1912, il est venu au pays deux millions d'immigrants, chiffre en réalité étonnant ; nous avons rejeté aux ports de mer 8,500 individus; ont été réservés pour inspection 41,000 individus ; enfin, ont été rapatriés 5,600 de ceux qui ont subi l'inspection. La statistique, je le sais, n'est guère en faveur auprès de cette Chambre; mais je ne sache point qu'il y ait d'autre moyen de bien mettre ici en relief la néces-

M. NIKLE.

sité d'une inspection rigoureuse. Ont été rapatriés dans leurs pays respectifs, au cours de la période en question, 749 individus pour criminalité; 253 pour vagabondage; 648 pour aliénation mentale; 2,461 individus sans moyens d'existence; 22 pour sénilité; 133 faibles d'esprit; 226 pour débilité générale; 271 tuberculeux. Et cependant cette puissante vague d'immigration continue de se déverser ici, en présence d'une inspection des plus insuffisantes.

Le Canada est arrivé à une étape où il lui est permis de faire choix des meilleurs éléments. Le grand problème qui se dresse aujourd'hui devant le Dominion, ce n'est pas le chiffre de l'immigration, mais l'assimilation de l'immigrant. Au cours de la dernière législature il a été souvent question ici de la rivalité entre Ontario et l'Ouest. Pourquoi existerait-il d'antagonisme entre l'Ouest et l'Ontario? Ontario a donné à l'Ouest la fleur de sa population. L'Ouest s'acquitte parfaitement de sa tâche et dans les efforts qu'il tente pour assimiler les citoyens que lui envoient les autres pays, il a vidé nos écoles; au point qu'il nous est devenu impossible d'obtenir des instituteurs pour ces écoles. Mais de ce chef, il n'existe pas d'antagonisme dans l'Ontario. Ontario s'énorgueillit du rôle qu'il joue en continuant à répandre, grâce aux petites écoles de l'Ouest, nos idéals d'ordre, de justice et de civilisation.

J'aborde maintenant une question délicate, celle de la marine de guerre. Si j'en juge d'après l'attitude du peuple à cet égard, il règne peut-être quelque doute, quelque incertitude. Dans l'adresse transmise au roi par l'assemblée législative du Haut-Canada, le 23 janvier 1826, il règne une note de loyalisme constitutionnel.

Je cite:

> Qu'il plaise à Votre Majesté, nous ne saurions nous ranger à l'avis de ceux qui prétendent que, parce que nous habitons une colonie éloigné du Royaume-Uni, nous ne saurions prendre un aussi vif intérêt que les autres sujets de Sa Majesté aux événements qui peuvent tendre à la force et à la prospérité de l'empire ni être également tenus de participer aux dangers et aux infortunes des guerres qui peuvent devenir nécessaires pour venger l'honneur de la couronne de Votre Majesté ou pour le maintien des droits de la nation britannique.

Si je cite cet extrait, c'est qu'il diffère sensiblement du système consigné dans la loi du service naval adoptée par les députés de la gauche. Je ne veux pas provoquer de débat à cet égard; seulement, si je saisis bien l'esprit des débats de la dernière session, voici les deux enseignements qui s'en dégagent bien vivement: d'abord que la marine de guerre canadienne ne fait pas partie de la flotte britannique, et en outre que, par suite d'une déclaration de neutralité, au point de vue constitutionnel, nous nous croiserions les bras en temps de guerre, loin du théâtre des opérations. Avocat, je ne saurais comprendre en vertu de quelle déclaration le Canada pourrait, en temps de guerre, se tenir éloigné de la sphère des opérations, à moins de proclamer son indépendance. Voilà pourquoi je ne saurais approuver ni la loi du service naval ni le système naval du chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier). La tendance de ce système est vers la déclaration de l'indépendance du Canada au lieu de conspirer à une plus étroite union des dominions d'outre-mer avec la couronne britannique.

Le discours du trône fait allusion à la visite du premier ministre et de ses collègues à Londres. Si je ne me trompe, ce paragraphe comporte trois affirmations: d'abord, l'aide est d'urgence; en deuxième lieu, l'obligation nous incombe de prêter aide; en troisième lieu, nous sommes disposés à faire quelque chose. Comme on ne nous donne pas le moindre aperçu des conditions, il nous est impossible ou du moins difficile de discuter la question à fond; seulement, disons-le ici, le fait qui frappe l'observateur même le plus inattentif, c'est l'immense essor donné à leurs marines de guerre par les puissances étrangères.

Un rapport récemment publié par le gouvernement britannique donne l'augmentation du budget naval des principales puissances européennes, au cours de la dernière période décennale :

Pays.	Dépenses, 1901-2.	Dépenses, 1912-13.	Augmentation.
Gr.-Bretagne. ..	£31,000,000	£45,000,000	50%
France.	14,000,000	18,000,000	30%
Russie..	9,000,000	18,000,000	100%
Allemagne.	9,000,000	22,000,000	140%
Autriche-Hongrie. .. .	2,000,000	6,000,000	300%
Italie.	5,000,000	9,000,000	90%

Est-il possible de fermer les yeux sur pareille situation? On a beau dire que la diplomatie peut aplanir les difficultés ; sans doute, la diplomatie tend à la paix, mais vienne l'heure suprême de l'épreuve, et seule la puissance de l'Angleterre peut défendre les droits de l'Angleterre; aussi est-ce le devoir de la mère-patrie et des jeunes nations venues d'outre-mer de veiller à ce que cette puissance soit utilisable en temps opportun. Les critiques du premier ministre disent que même en admettant que la situation soit critique, le Canada n'est nullement tenu de verser de contribution et ils allèguent diverses raisons à l'appui de leur assertion. Certains s'appuient sur la doctrine de Munroe. Les Etats-Unis, disent-ils, ne permettront jamais à une puissance étrangère de s'emparer du Canada. Depuis quand, monsieur le président, les Canadiens ont-ils fait preuve de faiblesse au point de compter sur l'appui d'une nation étrangère pour assurer

leur autonomie? Si je saisis bien la pensée du peuple canadien, il est bien déterminé à ce que jamais l'existence de sa nationalité ne repose sur la bonne volonté et la faveur d'une puissance étrangère. Au dire des critiques, nous ne devons rien à l'Angleterre, parce que sa diplomatie a été injuste à notre endroit. On cite le Maine, le Vermont, l'Orégon, l'Alaska et autres exemples de ce genre.

Je n'ai pas le temps et la Chambre n'a pas la patience de démêler l'écheveau embrouillé de la diplomatie dans ces cas et il serait inutile d'opposer simplement une contradiction et de dire qu'ils ne sont pas vrais; mes paroles n'auraient aucun poids. Je m'appuie toutefois sur une autorité qui n'est autre que l'affirmation du professeur d'histoire coloniale à l'université Queens, disant que dans la solution embrouillée de l'affaire du Maine et du Vermont il est capable de prouver que l'Angleterre a obtenu pour nous plus que nous avions le droit d'avoir. Nous avons ensuite le cas de l'Orégon. Chacun des pays prétendait avoir un droit historique et le défendait avec énergie. Vous avez souvenance, monsieur l'Orateur, qu'un grand parti est arrivé au pouvoir avec le cri de 54° : 40° ou la guerre. Il n'a pas obtenu cette frontière et il n'a pas déclaré la guerre. Le président d'alors voulait la guerre, mais il ne put obtenir l'appui du Sénat parce que les Etats-Unis soutenaient alors contre le Mexique une lutte qui nécessitait l'emploi de toute leur énergie. Ce que je tiens à établir, c'est que l'Angleterre prit cette position: nous combattrons s'il le faut, mais nous allons obtenir ce qui est juste, et le Canada l'a obtenu.

Un autre argument dont on s'est servi dans l'élection récente d'Hochelaga, c'est que l'Angleterre a manqué à son devoir et au Canada au moment de la guerre de sécession en ne frappant pas un coup qui aurait écrasé le Nord. Peut-on concevoir une inconvenance plus machiavélique?

Sir WILFRID LAURIER: Très bien, très bien.

M. NICKLE: L'Angleterre n'aurait donc eu aucun égard pour les Etats-Unis, nation avec qui elle était en relations amicales, mais elle aurait été infidèle au Canada en ne violant pas toutes les lois internationales pour frapper un ami qui se trouvait dans l'embarras.

Supposons que cette politique eut été la bonne. Que deviendrait le Canada, s'il s'appuyait sur de semblables principes? Qu'arriverait-il, si l'Angleterre se trouvant dans l'embarras, d'autres nations adoptaient ces principes comme ceux d'une politique étrangère régulière et honnête?

On soulève encore une autre objection. On dit que si la politique du très honorable leader du Gouvernement triomphe, nous diviserons le Canada en deux parties et que nous aurons d'un côté Québec et de l'autre les provinces anglaises. Je ne peux pas ajouter foi à ces prophètes de mauvais présages.

Mon esprit fait un retour en arrière et s'arrête à 1775, quand les colonies américaines révoltées ont employé tous les artifices pour soustraire les Canadiens français à leur allégeance à la couronne anglaise ; je me reporte par le souvenir à la guerre de 1812, alors que le sang du Canadien français a arrosé les provinces de l'Est, pour le maintien de la suprématie britannique. L'histoire nous dit comment, en 1840, les Canadiens français, alors plus nombreux que les habitants du Haut-Canada, se sont unis à nous pour obtenir un parlement unique en vue d'améliorer la situation du Canada. Si des exemples plus récents sont encore nécessaires, je n'ai pas oublié qu'en 1867 le Canada s'est uni d'un bout à l'autre du pays sans aucune voix dissidente dans les provinces pour établir la Confédération.

L'honorable député qui vient de prendre la parole a attiré l'attention sur cette particularité que nous avions tous deux l'avantage de représenter des circonscriptions qui ont élu autrefois Cartier et Macdonald et, monsieur l'Orateur, c'est pour ce motif que nous avons, ou du moins que j'ai une énorme responsabilité. Non pas qu'il s'agisse de la responsabilité d'un homme qui s'attend à jouer un grand rôle dans la politique, mais plutôt qui a si peu de choses à accomplir. Et si mon honorable ami et moi-même représentons bien ainsi l'union de ces deux races, il n'y a donc pas d'antagonisme entre Québec et les autres provinces. Le Canada est un pays uni d'un bout à l'autre.

On peut dire qu'il existe une menace ou qu'il n'en existe pas, que la politique coloniale anglaise est ou n'est pas une bonne politique; que nous ne devons rien à l'Angleterre pour quoi que ce soit qu'elle ait fait pour nous; mais, monsieur l'Orateur, quand le dernier mot a été dit, quand le dernier argument a été mis en avant il reste à répondre dans le Parlement à cette question: l'empire britannique mérite-t-il d'être conservé? Si l'empire britannique ne vaut pas la peine d'être conservé, si son utilité a cessé d'exister, alors laissons-le imiter les autres empires du monde et tomber dans l'oubli; mais si l'empire britannique est digne d'être conservé, faisons notre part de sacrifice. Quelqu'un a dit que Rome était la mère abandonnée d'empires défunts. Mais l'Angleterre est la mère bien-aimée de nations pleines de vie. Elle a compris, comme aucun empire au monde ne l'a jamais fait, ce que devait être la protection de son grand empire.

Je ne suis pas aveugle au point de ne pas apprécier le pittoresque du nationalisme. En ma qualité d'Ecossais, mon sang se glace en songeant aux efforts accomplis par le

peuple écossais pour maintenir son indépendance contre l'agression de ses voisins du sud. Je sais apprécier la littérature, la philosophie et la culture de la Grèce et je comprends que l'union des provinces allemandes a eu pour objet de favoriser le développement et la prospérité de la nation. L'expression "Empire" dans la solution du problème diplomatique a reçu de la part des hommes d'Etat anglais une signification nouvelle et plus étendue. Je suis impérialiste et je crois que dans cette Chambre, la majorité des membres sont impérialistes dans le sens propre du mot. Je ne prétends pas que l'Angleterre cherche à conquérir d'autres pays—mais nous sommes impérialistes parce que nous comprenons que la nation anglaise a encore une grande œuvre à accomplir, non pas avec des guerres agressives, non pas en acquérant de nouveaux territoires, mais en contribuant au maintien de la paix du monde.

Nous devons tous comprendre que le seul moyen d'assurer la paix universelle est d'agir avec calme et de fortifier à un tel point la défense de l'empire, que les puissances de l'Europe comprendront que si elles s'arment pour nous attaquer leurs flottes subiront le sort de celles de Philippe et de Napoléon et qu'en mettant en pratique une politique de ce genre, nous faisons un pas en avant pour établir le parlement de l'humanité, la fédération du monde. C'est avec grand plaisir, monsieur l'Orateur, que je seconde la motion en faveur de l'adresse.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (Québec-est) : Monsieur l'Orateur, bien que je ne puisse approuver qu'un très petit nombre des observations que nous ont présentées l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Rainville) et l'honorable député de Kingston (M. Nickle), c'est certainement un plaisir pour moi de leur offrir les félicitations que la Chambre est toujours heureuse de présenter à ses jeunes membres dans une circonstance semblable. Je suis particulièrement reconnaissant envers l'honorable député de Kingston pour le très aimable tribut d'éloges qu'il a payé à un citoyen de Kingston —je veux parler de feu sir Richard Cartwright—qui a occupé pendant un grand nombre d'années une place si remarquable dans la vie publique au Canada. Les efforts des honorables députés qui ont proposé et secondé l'adresse leur font beaucoup d'honneur, d'autant plus que dans le discours qui a été mis dans la bouche de Son Altesse Royale par ses ministres, il y avait très peu de choses qui puissent leur permetre d'emprunter une inspiration.

Le discours est remarquable tout à la fois parce ce qu'il contient et parce qu'il ne contient pas. Au point de vue du Gouvernement, le discours contient juste ce qui ne pouvait pas en être exclu, et au point de vue du peuple il y a beaucoup de sujets de la plus grande importance sur lesquels l'attention de la Chambre aurait dû être attirée.

Sans doute, chacun s'attendait à ce que le discours fasse mention du voyage de Son Altesse Royale à travers tout le continent depuis l'île du Prince-Edouard jusqu'à Prince-Rupert et même à la frontière de l'Alaska, et la Chambre, j'en suis sûr, sera très heureuse de présenter ses félicitations à Son Altesse Royale pour la résolution qu'elle a prise de faire connaissance avec la vaste étendue de cet immense pays qu'elle est appelée à présider.

Chacun s'attendait aussi à que des allusions soient faites aux bonnes récoltes dont nous avons été gratifiés—mais dont l'abondance n'a pas été aussi grande que nous pouvions nous y attendre, parce que, comme le discours du trône le suggère, les cieux qui ont pleuré constamment depuis le 21 septembre 1911, ont causé des dommages à la récolte qui promettait d'être si belle durant la saison dernière. Mais, pourtant, nous sommes certainement très reconnaissants à la Providence pour son abondance, et si l'on pouvait compter encore sur la Providence pour faire vendre avantageusement cette récolte, les agriculteurs de l'Ouest auraient une nouvelle raison de rendre grâce aux cieux, parce que, sous l'administration actuelle, la Providence est le seul pouvoir auquel puissent s'adresser les fermiers de l'Ouest pour tirer parti de leur récolte. Ce que le Gouvernement pourrait faire de mieux, ce serait de s'adresser aux chemins de fer et à la commission du commerce entre états à Washington pour leur demander d'accorder aux cultivateurs un tarif favorable de façon à leur permettre d'envoyer leur grain aux ports américains en utilisant les voies ferrées américaines, cela en portant peut-être atteinte à leur loyauté et en ouvrant une voie à l'annexion, en ce qui concerne du moins les électeurs torys.

Naturellement on devait s'attendre à ce qu'on nous demande de ratifier la convention commerciale conclue entre le Gouvernement et une partie des Antilles comme sous le nom des îles Bahama et je puis donner l'assurance à mon honorable ami que, de ce côté-ci, nous aurons le plaisir de ratifier cette convention si les conditions n'en sont pas trop exagérées. Le principe est excellent. Le résultat ne sera pas très important, parce qu'en somme le marché qui est ouvert au producteur canadien dans les Bahama n'est pas d'une très grande étendue. Le principe est excellent, ai-je dit, parce que dans le moment actuel rien n'est

plus nécessaire à la population du Canada que des débouchés pour sa production.

Chaque année nous recevons des produits de la ferme, des mines et de la mer plus que la population du Canada ne peut en consommer et par suite nous devons trouver des débouchés à l'étranger pour le surplus de nos produits.

Quels avantages pouvons-nous espérer retirer du marché des Bahama?

Voici le rapport du département du Commerce et de l'Industrie pour l'année terminée au 31 mars 1911; il montre que les Bahama ont importé des produits pour $1,601,201 et en ont exporté pour $946,175; le commerce total des îles Bahama est d'environ deux millions et demi de dollars. Et c'est le marché qui est offert au peuple du Canada; c'est comme si l'on offrait un dé plein d'eau à un homme altéré pour calmer sa soif. Mais avec le Gouvernement à idées si rétrécies que nous avons au pouvoir, nous devons être reconnaissants des petites faveurs que nous recevons et même un dé plein d'eau peut être bien reçu.

Nous nous attendions aussi à ce qu'on nous annonce une mesure destinée à améliorer les grandes routes et qui serait présentée cette année pour remplacer celle qui a été battue l'an dernier par le Gouvernement et non par le Sénat, comme on l'a déclaré dans la presse conservatrice.

Ce projet de loi a été voté par la Chambre et le Sénat y apporta certaines modifications mais le Gouvernement préféra de retirer plutôt que d'accepter les améliorations apportées par le Sénat : Le projet revint devant la Chambre avec un amendement. Cet amendement portait-il le moindre préjudice aux provinces que ce projet de loi était censé favoriser? Cet amendement comportait simplement que tous les deniers appliqués à l'amélioration des routes seraient plus utilement employés s'ils étaient laissés à la discrétion des gouvernements et des législatures des provinces. De plus, il était absolument conforme à l'esprit de la Constitution de laisser aux gouvernements et aux législatures des provinces l'administration des deniers affectés à l'administration des routes publiques.

Sous l'empire de la Constitution, les routes publiques sont du ressort des législatures provinciales et il n'était que juste de leur confier l'administration de l'argent voté pour l'amélioration de ces routes. Bien plus, quand le ministre des Chemins de fer déposa son projet de loi, il déclara que le principe admis dans l'octroi des subventions aux provinces serait suivi en l'occurence; mais, en dépit de cette déclaration, il refusa de consigner la règle dans le projet même. Quand le Sénat introduisit un amendement dans ce sens, le Gouvernement le rejeta.

Sir WILFRID LAURIER.

Plusieurs journaux ministériels ont prétendu que ce projet de loi avait été écarté par le Sénat; mais je veux qu'il soit bien compris que le Sénat, loin d'écarter le projet, n'a fait que l'améliorer et le Gouvernement, au lieu d'accepter le projet, ainsi amélioré, l'a fait rejeter, de propos délibéré.

J'espère que, reflexion faite, le Gouvernement se montrera mieux avisé et que dans le projet qui sera déposé de nouveau, le principe pour lequel le Sénat a combattu sera respecté. Cependant, l'obstination du Gouvernement m'inspire des craintes, et il est à prévoir que le projet de loi nous reviendra tel qu'il était l'an dernier.

Tout le monde s'attendait à ce qu'il serait question, dans le discours du trône, de la politique navale du Gouvernement mais personne n'a pu trouver le courage de nous dire en quoi doit consister cette politique. Dieu seul sait ce qu'elle sera, parce que, en vertu de Son omniscience, il connaît les intentions des ministres, tandis que les ministres eux-mêmes ne les connaissent pas.

Il nous est parvenu de différentes sources que les ministres sont dangereusement ballotés par les courants et les contre-courants déchaînés au sein du cabinet, et qui, en plus d'une circonstance, ont menacé de l'engloutir. Tout récemment un de ses membres les plus importants a été submergé.

Des indices nombreux, puisés surtout dans les déclarations officieuses des journaux font voir que les ministres sont variables et incertains—aussi variables qu'une matinée d'automne—ils vont sans cesse du brouillard à un clair soleil, et d'un clair soleil au brouillard.

Nous apprenons enfin que le Gouvernement a arrêté une politique navale, que ses méditations ont pris fin et qu'un projet de loi sera bientôt déposé.

Le paragraphe suivant du discours du trône laisse entendre en quoi consistera cette politique :

Durant l'été dernier, quatre membres du Gouvernement sont entrés en pourparlers à Londres avec le gouvernement de Sa Majesté sur la question de la défense navale. Il s'en est suivi d'importantes délibérations et l'on a fait connaître un état de choses qui, dans l'opinion de mes conseillers, exige impérieusement que l'effectif des forces navales de l'empire soit renforcé sans délai.

Je me permettrai de faire observer que ce langage est en contradiction directe de celui tenu à différentes reprises, par les autorités impériales. Il est en contradiction avec les déclarations du premier ministre, M. Asquith ; il est en contradiction avec les déclarations de M. Churchill, le premier lord de l'amirauté. Non pas une fois, plusieurs fois, ce dernier a déclaré, dans la chambre des communes, à Mansion House, dans des réunions publiques, que l'Angleterre n'a rien à redouter de qui que ce soit, qu'elle est aussi prête que jamais à faire face à ses ennemis.

Quoi qu'il en soit, e ne veux pas préjuger de la question ; je n'entends pas discuter à présent ce passage du discours du trône. Je préfère conserver l'attitude que j'ai gardée depuis la clôture de la dernière session ; j'attendrai que le Gouvernement nous ait fait connaître sa politique navale, pour la discuter.

Quels que soient les renseignements qui aient été fournis à l'honorable premier ministre au cours de ses conférences avec les autorités impériales, à Londres, et nous les connaîtrons bientôt, et quand nous serons ainsi renseignés, quand la politique du Gouvernement sera connue, l'opposition la jugera selon ses mérites, tout en tenant compte de ce que nous devons à l'Angleterre en tant que sujets britanniques et de ce que nous devons au Canada, à titre de Canadiens.

Mon honorable ami le député de Kingston émet des doutes sur l'attitude de la province de Québec. Qu'elle appuie ou combatte la politique du Gouvernement, ne déterminera pas l'attitude qu'elle jugera à propos de prendre, parce qu'elle est la province de Québec; notre attitude sera celle des libéraux du Canada et, je l'espère, celle de tous les Canadiens. Nous ne pouvons pas espérer que sur cette question les sentiments soient unanimes. La chose est possible cependant, mais tout dépend de la nature du projet qui sera déposé. Mais, quelle que soit cette politique, quelle que soit la nature des renseignements qui seront fournis, s'il se trouve dans la province de Québec quelques rares citoyens qui prétendent ne rien devoir à l'Angleterre, le nombre en est de beaucoup plus restreint qu'avant le 21 septembre 1911.

Je vois sur les banquettes ministérielles, et jusque dans les fauteuils des ministres—nous aurons l'occasion de les entendre bientôt—des hommes qui déclaraient avant le 21 septembre que le Canada ne doit rien à l'Angleterre. Depuis, un changement remarquable s'est opéré dans leur esprit et, partant, je répète qu'il n'y a pas lieu de s'alarmer à ce sujet.

Par le passé, on a trop souvent fait appel aux passions et au fanatisme et j'espère sincèrement que ces jours sont disparus pour ne plus revenir.

Il y a une autre question dont il n'est pas fait mention dans le discours du trône mais au sujet de laquelle on devrait nous donner des explications, dans une circonstance comme celle-ci. Je veux parler des changements introduits dans le type ou la qualité du Transcontinental national. Lorsque nous avons entrepris la construction de cette voie ferrée, il y a une dizaine d'années, nos ingénieurs se sont efforcés de nous donner un chemin de fer supérieur à tout ce qui a été fait jusqu'à présent, non seulement au Canada, mais sur tout le continent d'Amérique; un chemin d'un niveau presque absolu, d'un océan à l'autre, un chemin dont les rampes, à aucun endroit n'excéderaient 21 pieds au mille. Nos ingénieurs avaient préparés les devis pour un chemin de cette nature. Ces devis furent approuvés par la compagnie du Grand-Tronc, et cette dernière construisit sa partie du chemin, conformément à ces devis, depuis Winnipeg jusqu'à l'océan Pacifique. C'est en conformité de ces devis que le chemin a été construit depuis les montagnes Rocheuses jusqu'aux rives du Saint-Laurent.

J'apprends maintenant que le Gouvernement a modifié la nature de ce chemin depuis Superior-Junction jusqu'au Saint-Laurent. Nous n'avons jamais eu d'explications satisfaisantes sur ce point et je partage absolument l'avis de l'honorable député de Kingston quand il dit que la qualité d'un chemin de fer est déterminée par la qualité de son plus mauvais endroit et le Gouvernement en infirmant la qualité de cette partie du chemin, infirme la qualité de toute la ligne, d'un océan à l'autre.

Cette question n'intéresse pas uniquement Québec ou Ontario, mais tout le Canada, depuis les Provinces maritimes jusqu'à la Colombie-Anglaise.

Cette question a été à plusieurs reprises commentée par les journaux et la seule explication venant du Gouvernement que nous ayons eue, a été que rien n'a été fait; que le Gouvernement n'a autorisé aucun changement de nature à infirmer la qualité du chemin. Cette réponse est loin d'être satisfaisante. C'est simplement tourner dans un cercle vicieux. Nous désirons savoir d'une manière positive si oui ou non, le Gouvernement a autorisé ses ingénieurs à modifier la nature du chemin de manière à en infirmer la qualité. Je ne porte aucune accusation contre le Gouvernement ; à l'heure présente les renseignements nous manquent. Mais nous sommes en droit de reprocher au Gouvernement d'avoir permis ces changements sans en faire connaître la nature et la raison. L'honorable premier ministre a eu toute la dernière session devant lui et si son intention était de modifier la nature du chemin, il aurait dû nous en avertir. La question aurait pu, alors, être discutée, et nous aurions su s'il était à propos, ou non de faire ces changements.

Une autre question assez importante qui aurait dû être mentionnée dans le discours du trône et au sujet de laquelle la Chambre devra exiger des éclaircissements, c'est la procédure peu ordinaire adoptée par le Gouvernemnt lorsqu'il a décidé, par un simple décret ministériel, de réduire de moitié les droits sur le ciment. C'était une décision extrêmement grave à prendre dans les circonstances. En ce moment, je m'adresse plus particulièrement à l'honorable ministre des Finances et je ne crois pas qu'il

puisse trouver de précédents pour faire excuser la conduite qu'il a tenue dans cette circonstance.

Notre revenu nous est fourni par un tarif douanier. Beaucoup sont d'opinion que ce n'est pas la meilleure manière de prélever un revenu. Pour ma part, j'avoue franchement que je ne crois pas qu'il soit possible, à l'heure présente, ni d'ici à nombre d'années, d'assurer le revenu du pays par d'autres moyens. Mais que nous approuvions ou non ce système, que nous soyons libre-échangistes ou protectionnistes, nous avons toujours été d'accord à dire qu'un tarif, une fois adopté, ne doit pas être modifié à la légère.

Un impôt douanier ne doit être imposé qu'après mûre réflexion, en tenant compte du revenu qu'il est susceptible de produire et des conséquences qu'il peut entraîner, car un tarif douanier, même s'il n'est imposé qu'en vue du revenu, a nécessairement pour effet de modifier les conditions ambiantes et peut entraîner de graves conséquences. C'est pourquoi je dis qu'un tarif douanier ne doit jamais être modifié à la légère.

Sous le gouvernement précédent, nous avons une fois modifié le tarif en abolissant les droits sur la houille, à l'ouest du lac Supérieur, mais nous en avons donné la raison. L'Ouest était menacé d'une disette de houille et c'était pour éviter cette calamité terrible dans un pays où les hivers sont si rigoureux, que nous avons eu recours à ce moyen.

Mais qu'elle raison donne-t-on pour l'abaissement de droits décrété en juin dernier? Un bon jour, nous avons appris que les droits sur le ciment étaient réduits de moitié, et au mois de juillet, le "Canadian Courrier" publiait à ce propos une lettre très instructive. L'auteur de la lettre affirmait que la réduction avait été faite, non pour des raisons politiques, non pour répondre à un besoin du pays, mais uniquement en vue d'exercer une influence sur le résultat d'une élection prochaine dans la Saskatchewan.

Je n'aimerais pas à émettre l'idée personnellement, bien que je n'aie pas grand confiance dans le Gouvernement. Mais l'accusation est portée par leur propre parti, et par conséquent, elle a plus de portée que si je l'avais faite. En juillet dernier, le "Canadian Courier" a publié cette lettre:

Le 10 mai 1912.

Au très honorable R. L. Borden.

Cher monsieur,—Il y a quelques semaines les personnes intéressées dans l'industrie du ciment ont reçu avis que certains membres de votre cabinet se disposaient à faire réduire les droits sur le ciment et divers autres articles, dans le seul but d'influencer les élections devant avoir lieu dans les provinces du Nord-Ouest. Messieurs Rogers et Cochrane étaient les principaux instigateurs, et selon les renseignements qui nous ont été donnés, l'idée était de procéder incessamment en votre absence, et en celle de M. Foster et de M. White. Un tel décret ne serait pas conforme à la doctrine du parti conservateur et serait contraire aux engagements de chacun des principaux membres de votre cabinet. Je puis dire qu'une députation des compagnies intéressées a obtenu il y a quelque temps une entrevue avec M. White et M. Foster, et leur a présenté notre cause. Les ministres ont gracieusement reçu la députation et lui ont assuré qu'il n'y aurait pas de réduction aux droits imposés sur le ciment.

Cependant, en lisant le numéro du "Daily World", de Toronto, d'aujourd'hui, j'y trouve une déclaration officieuse, portant que cette bonne doctrine conservatrice et les engagements personnels de presque tous nos ministres ont été ignorés et que toute l'industrie du ciment du Dominion est menacée de ruine et tout cela pour aider à l'élection de M. Rogers.

Un tel manque de parole de la part de votre cabinet est de nature à créer et créera le désastre du parti aux prochaines élections.

Vous agissez sur la prétention qu'une légère difficulté monétaire qui existe en ce moment dans l'Ouest est de nature à aider votre parti en ce moment. C'est peut-être vrai, mais vous deviez penser à l'effet que cela pourra produire dans l'Ontario et dans les autres parties du Dominion si vous faussez chemin au respect acquis à notre politique nationale et détruisez une industrie dans laquelle sont placés tant de millions de dollars. Notre compagnie compte plus de quatre cents actionnaires et le nombre total des actionnaires du ciment s'élève à environ dix mille. Je vous demande si vous y gagnerez à sacrifier ces dix mille citoyens, dont la plupart sont des partisans, en retour d'un piteux succès gagné par le sacrifice de principes que vous-mêmes et le parti conservateur avez préconisés depuis des années et qui vous ont placé dans l'enviable position que vous occupez à présent?

Personne n'est entré dans la carrière avec une renommée plus brillante ou des perspectives plus pleines de promesses. Conservateurs et libéraux vous admiraient également.

Manquer de parole ou l'amoindrir pour l'amour des mesquineries de vos ministres portera un coup fatal au parti conservateur.

Sir Wilfrid a maintenu l'unité en son parti par la fermeté de son administration et son attachement à ses engagements personnels et aux traditions de son parti. Mais dans un moment de faiblesse il s'est laissé tenter par Fielding, Paterson et le "Globe". Vous connaissez le résultat, son parti l'a déserté et les autres avec lui. Vous avez été élu pour remplir la place du grand homme d'Etat, sir John A. Macdonald, à la tête du parti conservateur; votre habileté, honnêteté et renommée sont connues du monde entier; il a les yeux tournés vers vous et se demande si vous aurez le commandement et la fermeté de caractère voulus pour dominer votre cabinet et ne pas lui permettre de vous jeter sur les récifs et dans le désarroi.

J'ai écrit ceci dans l'intérêt de la compagnie que je représente, et, en admirateur ardent, et en partisan inébranlable toute ma vie du parti conservateur, je suis persuadé

que, nonobstant les rumeurs contraires, votre décision sera basée sur les véritables principes nationaux.

Votre tout dévoué,

La réponse de mon honorable ami (M. Borden) portait l'inscription "confidentielle" et n'a, par conséquent, pas été transmise à la presse, mais la réplique à cette réponse paraît dans la même publication, comme il suit:

Le 10 juin 1912.

Au très honorable R. L. Borden.

CHER MONSIEUR,—Il y a un mois aujourd'hui, j'avais l'honneur de vous adresser une lettre au sujet des droits sur le ciment et je désire poursuivre la correspondance. Le 13 mai, j'ai reçu votre réponse courtoise et empressée. Dans ma lettre, j'attirais votre attention sur le fait que certains membres de votre cabinet promettaient en votre absence une réduction des droits sur le ciment et (d'après les rumeurs) dans le seul but d'influencer les élections dans la Saskatchewan en faveur du parti conservateur. Dans votre réponse vous me dites que j'accorde mal à propos mon attention aux rumeurs de la presse, mais il semble évident maintenant que les rumeurs qui circulaient relativement à la diminution des droits sur le ciment n'étaient que les avant-coureurs des événements qui sont arrivés; à moins que le rapport qui a paru dans le 'Globe' ne soit complètement erroné. Il semble maintenant que ce que mon esprit crédule avait cru être une conspiration contre votre honorable personne et les promesses de nos chefs est à l'état de fait; et ceci, pour une piètre raison, une élection locale des provinces de l'Ouest.

La lettre que vous m'avez écrite et que je crois sincère me porte à croire que cette action n'était pas préméditée, et qu'il n'y avait pas lieu de craindre que le parti conservateur dévie de sa politique bien définie et bien établie.

Comme conséquence de votre lettre, en ma qualité de directeur de cette compagnie, je procède à l'exécution de notre exploitation en faisant une dépense de plusieurs milliers de dollars et j'ai ouvert la saison sur un pied plus considérable qu'auparavant.

Si je n'avais pas ajouté foi à votre lettre ou si vous eussiez suggéré les plus vagues possibilités de diminuer les droits ou m'eussiez dit que le plan était à l'étude, j'aurais donné aux directeurs l'avis de fermer l'exploitation et de la transférer aux capitalistes anglais.

L'action du Gouvernement en ceci est une violation à toutes les promesses faites lors des élections et répugne particulièrement au parti conservateur. Il ne peut y avoir en cela aucune raison économique puisque l'on a en main plus d'un million de barils de ciment et que les machineries sont d'une puissance propre à suffire à toute demande possible. Si le Gouvernement eût obligé les compagnies de transport à faire leur devoir et à transporter les objets de nécessité à un taux raisonnable, il n'y aurait pas de plainte relativement au déficit dans l'Ouest ni de demande pressante de réduire les tarifs. Quel qu'ait été votre motif en donnant ce commandement, je puis vous certifier que le public qualifiera cette action de détour électoral, purement et simplement.

Le parti conservateur espérait avoir trouvé en vous, non seulement un politicien, mais un homme d'Etat, un homme sur la fermeté duquel il pourrait compter pour maintenir une politique solide. Faute d'un homme de cette trempe à sa tête, tout cabinet devient une ruche d'intrigues politiques.

Votre manière d'agir en cette circonstance contribue plus à diviser le Canada à Winnipeg que ne l'a fait sir Wilfrid Laurier pendant toute sa vie; et elle contribue encore à attirer l'attention et à faire connaître les intérêts spéciaux et divergents de l'Est et de l'Ouest. J'ai plusieurs fois parcouru l'Ouest, et je crois fermement que le parti conservateur n'a, en définitive, aucune espérance de support là-bas. Par conséquent, pourquoi risquer de perdre le concours certain de l'Est, et particulièrement de l'Ontario?

Je termine en disant, seulement qu'en ajoutant foi à votre lettre à ce sujet, telle que la lirait tout homme raisonnable, ma bourse est considérablement atteinte, mais encore plus mon esprit et mon cœur en constatant le sacrifice que les politiciens sont poussés à faire.

Bien sincèrement,

A cette lettre. . .

Une VOIX: Signée par qui?

Sir WILFRID LAURIER: Le nom n'est pas donné, mais nous pourrons le connaître en temps opportun lors du dépôt du document sur le bureau. Il est à cette lettre une réponse qui se lit comme suit:

Ottawa, le 13 juin 1912.

Cher monsieur,—En l'absence du très honorable premier ministre, votre lettre du 10 courant ayant trait à la rémission du droit sur le ciment m'a été signalée; je regrette beaucoup que, par suite d'une conception tout à fait fausse des faits, vous condamniez aussi sévèrement l'attitude prise par le Gouvernement en cette affaire. L'avancé que le premier ministre vous faisait le 13 mai dernier était absolument exact, puisqu'à cette date le Gouvernement n'avait pas encore eu l'occasion d'étudier la question du droit sur le ciment. Au cours des deux dernières semaines, toutefois la situation est devenue extrêmement sérieuse au Canada, spécialement dans l'Ouest, par suite du manque d'approvisionnement de ciment, ce qui a occasionné la suspension de travaux de construction, de pavage et autres ouvrages semblables dans un grand nombre de localités. Les enquêtes minutieuses ont permis au Gouvernement de constater la nécessité qu'il y avait de remédier incessamment à cet état de choses, et c'est pour ce motif que les ministres ont décidé d'enlever la moitié du droit sur cet article jusqu'au 31 octobre prochain. Je suis convaincu que l'attitude prise par le Gouvernement sera approuvée par le public en général, et que de plus elle fera disparaître ces craintes que vous manifestez quant aux conséquences de l'application du tarif. Ce dernier accorde une protection d'au moins 60 p. 100 aux fabricants de ciment; alors même qu'on diminuerait ce tarif jusqu'à 30 p. 100—chiffre qui est encore plus élevé que la moyenne du tarif imposé sur les autres articles admis

au Canada—il serait encore suffisant. Je tiens à repousser entièrement ce que vous laissez entendre en disant que la diminution du tarif était due d'une façon ou d'une autre à des considérations d'une nature politique, et j'ai confiance qu'après avoir étudié à nouveau la question, vous reconnaîtrez que le Gouvernement a pris en cette occurrence l'attitude que l'intérêt public lui commandait de tenir.

Votre bien dévoué,

Il est une phrase de cette lettre que je vais signaler à mon honorable ami le ministre des Finances (M. White):

L'avancé que le premier ministre vous faisait le 13 mai dernier était absolument exact, puisqu'à cette date le Gouvernement n'avait pas encore eu l'occasion d'étudier la question du droit sur le ciment.

Ce qui revient à dire que bien avant le 13 mai on s'était adressé au Gouvernement pour obtenir de ce dernier la diminution de ce droit. Le fait est qu'à la dernière session le bruit courait dans les couloirs de cette Chambre que les droits imposés sur le ciment n'avaient aucunement leur raison d'être et qu'on avait signalé le fait à l'attention des ministres. Ceux-ci ne se préoccupèrent nullement de cette question alors. Je tiens à faire observer à mon honorable ami que le temps opportun pour étudier cette question était bien celui où le Parlement se trouvait assemblé, puisque les ministres auraient eu l'occasion de faire approuver leur attitude là et alors par la Chambre. Ce document nous fait voir que les ministres n'ont délibéré cette question qu'après le 13 mai; observons que l'état de choses qui existait après cette date n'avait pas été modifié depuis les six mois antérieurs et que la question en restait au point où nous la trouvons aujourd'hui. Si le droit sur le ciment était de 60 p. 100 et si après le 13 mai on avait invoqué des raisons de nature à engager le Gouvernement à abaisser ce droit d'une moitié, ces excellentes raisons n'en devaient pas moins exister bien longtemps avant cette date en tant que se trouve concernée l'attitude du Gouvernement. Ceux-là qui veulent du bien au très honorable premier ministre (M. Borden) et au nombre desquels je prétends être compté, s'imaginaient qu'aucune considération d'urgence politique ne l'animerait alors qu'il s'agirait de régler une question se rapportant au tarif, mais que seuls les motifs qui l'engageraient à reviser le tarif, seraient basés sur l'économie politique. Les opinions qu'il avait exprimées à différentes reprises devaient, nous semblait-il, être aussi fermement ancrées dans son esprit et aussi immuables que peut l'être le temps dans sa course à travers les âges.

Le discours du trône contient un alinéa très important qui se lit ainsi:

Plusieurs autres projets de loi vous seront soumis, comportant des mesures ayant pour but l'augmentation du nombre des représentants des provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba au Sénat.

Un projet de loi sera soumis pourvoyant à l'augmentation du chiffre des représentants des provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba au Sénat, sans compter l'énoncé de la politique que le Gouvernement se propose de soumettre quant à la marine de guerre. Je manquerais de justice à l'endroit du Gouvernement, à celui de la Chambre et à moi-même si j'osais critiquer cette politique, quelle qu'elle puisse être, avant qu'elle ne fût soumise à la Chambre.

Le langage que l'on a fait tenir à Son Altesse Royale a, j'imagine, été bien pesé, et, puisqu'il en est ainsi, il n'y a qu'une seule conclusion qui s'en dégage: c'est que le Gouvernement ne se propose pas de déposer, au cours de la présente session, de projet de loi relatif à une répartition nouvelle de la représentation. Il existe peut-être quelque raison d'accroître le nombre des représentants de ces trois provinces au Sénat—nous n'en savons rien. Mais il y a lieu de donner à ces mêmes provinces un plus grand nombre de représentants à la Chambre des communes, et l'on sait pour quelle raison. Aux termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, il doit être fait un recensement tous les dix ans, et à la suite de chaque recensement, la représentation à la Chambre des communes doit être répartie d'après les résultats dévoilés par ce recensement, c'est-à-dire basée sur la population. L'acte de l'Amérique britannique du Nord ne renferme pas de prescription plus importante que celle-là; aussi dirai-je à mon très honorable ami et à ses collègues de la droite que la Constitution leur impose le devoir impérieux d'effectuer cette répartition immédiatement—non pas à la prochaine session ni à la suivante, mais bien au cours de la présente. Le paragraphe 5, article 31 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, décrète comme suit au sujet de la répartition de la représentation qui doit avoir lieu à la suite du recensement:

Les nouvelles répartitions n'auront d'effet qu'à compter de l'expiration du Parlement alors existant.

Il suffit, dira-t-on peut-être, que cette répartition soit faite avant une élection générale, mais tel n'est pas le sens que l'on a attribué jusqu'à présent à cette disposition. La loi décrète que la répartition doit se faire dès que les résultats du recensement sont connus. Et pourquoi? Une législature peut, il est vrai, durer cinq ans, mais chacun sait que les Chambres peuvent être dissoutes à tout moment; le Gouverneur général peut en tout temps les dissoudre si

tel est son désir ou son bon plaisir. Une crise peut survenir qui motive une telle manière d'agir.

Il est donc nécessaire que les conditions dans lesquelles les élections doivent avoir lieu soient toujours les mêmes. C'est la règle que l'on a observée à la suite de chaque recensement. En 1871, en 1881, en 1891 et en 1901, la répartition de la représentation a été effectuée dès que furent connus les résultats du recensement. Quelle est donc la raison d'être de cette exception-ci? Quel dessein sinistre le ministère nourrit-il pour ne pas songer à effectuer de répartition nouvelle de la représentation au cours de la session actuelle? Je vais attendre que le Gouvernement s'explique à ce sujet. Je suppose qu'il ne songe pas aujourd'hui à remplir le devoir important que lui impose la Constitution. Si je me trompe, je serai bien aise de l'apprendre, et il m'incombera alors de faire des excuses; mais si j'ai raison, le Gouvernement peut compter que la question reviendra sur le tapis au cours de la session.

Il est un point sur lequel le Gouvernement garde le silence—et non sans raison: c'est sur ses œuvres. Quand on n'a rien fait, il est assez naturel que l'on n'ait rien à dire. Si l'on peut supposer, comme on le fait parfois pour les particuliers, que chaque gouvernement est sous la garde d'un ange dont la mission est d'inscrire ses actions bonnes et mauvaises, l'ange du Gouvernement actuel n'a eu jusqu'à présent aucune bonne action à inscrire, sa plume s'est rouillée, sa page est restée vierge; cet ange, je dois le dire, a eu mainte raison de verser des larmes.

Avant leur avènement au pouvoir, les membres du cabinet ne cessaient de prêcher la vertu. Le peuple les prit au mot, croyant que leurs actions seraient conformes à leurs dires; mais il constate aujourd'hui que ces beaux parleurs sont devenus de bien piètres faiseurs. Quand le premier ministre était à la place où je me trouve en ce moment, il se plaisait à faire de longs discours sur la nécessité de faire en sorte que les élections partielles, lorsqu'il existe plusieurs vacances, aient lieu le même jour. Ces discours sont complètement oubliés.

Depuis la dernière session, mon très honorable ami a eu l'occasion de mettre ses doctrines en pratique, mais elles se sont évanouies comme les vieilles lunes: il n'en reste plus de trace. Il s'est produit plusieurs vacances, plusieurs élections ont eu lieu—je ne parle pas de la dernière, qui fut motivée par la démission de M. Monk, mais des autres—et rien ne s'opposait à ce que ces élections eussent lieu le même jour. Mais il en fut autrement; par un art savant on les fixa à des intervalles réguliers ou irréguliers, de façon à assurer la plus grande somme possible de succès aux apôtres dévoués du Gouvernement.

Il est de mon devoir de reprocher à nos adversaires d'avoir, à d'autres égards, manqué à leur devoir de la façon la plus grave. Je le déclare ici, à l'occasion des élections de Macdonald et de Richelieu, le Gouvernement a toléré des manœuvres qui, sous le rapport de l'odieux, l'emportent sur les actions les plus honteuses de Tammany Hall. C'est l'actuel ministre des Travaux publics (M. Rogers), alors chef du ministère de l'Intérieur, qui dirigeait l'élection de Macdonald. Dans un de ses discours il affirmait—et ses paroles furent confirmées par sir Rodmond Roblin—que la circonscription de Macdonald était envahie par des voleurs et des bandits venus de l'Alberta et de la Saskatchewan. Mon honorable ami se disait scandalisé de voir tous ces voleurs et ces bandits, et nous devons supposer, j'imagine, qu'il n'y avait que des anges dans les rangs de nos adversaires. Nous allons voir quelle sorte d'anges c'était.

Portant la parole dans la circonscription de Macdonald, mon honorable ami déclarait qu'il y avait là des voleurs et des bandits venus de l'Alberta et de la Saskatchewan, mais qu'il avait l'œil sur eux, que sir Rodmond Roblin ne les perdait pas de vue, ajoutant qu'ils avaient à leur disposition toutes les ressources de la loi et que chacun de ces voleurs et bandits serait mis en état d'arrestation et poursuivi en conformité de la loi. Notez bien que cette déclaration fut faite à diverses reprises et non pas une seule fois: le ministre devait se prévaloir de tous les moyens que fournit la loi pour mettre fin aux manœuvres des bandits et des voleurs de la Saskatchewan et de l'Alberta. Les ressources de la loi étaient, en effet, à la disposition du ministre des Travaux publics, qui s'en prévalut.

Une couple de jours après sa déclaration première, il affirmait que l'un de ces voleurs et bandits avait été arrêté, mis en prison et subirait le sort qu'il méritait. A cette époque-là, en effet, l'un des propagandistes politiques de M. Richardson avait été arrêté: c'était Sullivan. On en arrêta un autre, Walkinshaw, un troisième, Sifton, et un quatrième, Prince. Tous furent arrêtés à la faveur des moyens fournis par la loi, et, monsieur l'Orateur, grâce à ces moyens, on put faire mettre ces gens en prison.

On ne leur permit pas de voir leurs avocats, on refusa de les admettre à caution et ils ne furent remis en liberté qu'une fois l'élection passée.

Et comment furent-ils remis en liberté, ces bandits et ces voleurs sur qui s'exerçait la vigilance du ministre des Travaux publics? Que sont-ils devenus? On devrait

se prévaloir contre eux de toute la rigueur de la loi; il y aurait donc natureellemest lieu de supposer qu'on les a cités devant les tribunaux, que leur culpabilité a été établie et qu'ils subissent en ce moment le châtiment de leurs méfaits. La vérité est qu'aucun de ceux qui furent ainsi arrêtés, grâce aux moyens dont se prévalut le ministre des Travaux publics n'était coupable, de ce dont il était accusé. L'un d'eux fut libéré avec honneur, et je vais faire voir que pour ce qui est des autres, mon honorable ami, qui s'était prévalu contre eux des ressources de la loi, n'a pas osé les poursuivre, leur faire subir de procès.

A l'occasion de l'élection de Macdonald, on avait organisé un véritable régime de terreur dans le but d'empêcher quatre hommes de bonne foi et d'autres amis de M. Richardson de faire leur devoir, d'exercer le droit qu'ils avaient, étant sujets britanniques, de faire de la propagande en faveur du candidat de leur choix.

Je vois avec peine que certains membres de la droite accordent aussi peu d'attention à un tel état de choses. J'ai suivi la question de très près tant que dura la campagne électorale. Le 12 octobre, deux jours avant l'élection, on lisait dans le "Citizen":

Winnipeg, 11 octobre.—L'arrestation de deux autres propagandistes libéraux, effectuée aujourd'hui par la police provinciale, a marqué la clôture de la campagne électorale dans Macdonald et ajouté à l'aigreur de la discussion à laquelle donne lieu en ce moment la question de savoir si ces arrestations sont motivées ou simplement destinées à semer l'intimidation au sein de l'organisation du candidat oppositionniste.

C'est un organe ministériel qui s'exprime ainsi, un estimable journal de cette ville. Il ajoute:

Les arrestations ont été opérées à Cardinal, dans la partie française de la circonscription de Macdonald. L'un de ceux qui ont été arrêtés est R. J. A. Prince, étudiant en droit de Winnipeg,, dont les parents sont d'honnêtes Canadiens français qui habitent de l'autre côté de la rivière, à Saint-Boniface. On l'accuse d'avoir donné dix dollars à un électeur.

Ce qui précède était publié dans les colonnes du "Citizen" le 12 octobre. Le 18, le même journal recevait de Winnipeg une autre dépêche ainsi conçue:

Non-lieu dans l'affaire Prince.
Morden (Man.), 17 octobre.

Dans l'affaire de R. J. A. Prince, de Winnipeg, arrêté à Cardinal il y a une semaine pour sa participation à l'élection de Macdonald, une ordonnance de non-lieu a été rendue ce matin par le magistrat Morden. En renvoyant l'accusation, le magistrat a formellement déclaré que le jeune homme n'aurait pas dû être arrêté et qu'il est temps de mettre fin à de telles manœuvres.

Des quatre personnes qui furent arrêtées, c'est là la seule qui eut un procès. Le même jour, le "Citizen" publiait une dépêche semblable relativement à l'affaire Walkinshaw:

Portage-la-Prairie (Man.), 17 octobre.—D. H. Walkinshaw, arrêté à Rothwell sous prévention d'avoir contrevenu à la loi des élections fédérales au cours de l'élection partielle de Macdonald, a comparu ce matin devant le maire Garland et a été remis en liberté quand le représentant de la couronne, F. G. Taylor, eut déclaré qu'il n'avait aucune preuve à fournir à l'appui de l'accusation. Au nom du prévenu, E. J. McMurray demanda un certificat de libération honorable, ce qui fut accordé.

Le 16 octobre, le "Citizen" d'Ottawa publiait encore une autre dépêche ainsi conçue:

Winnipeg, 15 octobre.—Le "Free Press" publie ce matin ce qu'il donne comme une rapide justification du capitaine William B. Sifton, le citoyen de Mannitonas, arrêté par la police provinciale et accusé de diverses contraventions à la loi des élections qu'il aurait commises dans la propagande active à laquelle il s'est livré dans le district de Saint-Laurent, à l'occasion de l'élection partielle. On disait samedi que Sifton avouait avoir enfreint l'article 269 de la loi des élections fédérales, mais hier il protesta de son innocence et l'enquête préliminaire fut fixée à samedi prochain. "C'est alors", dit le "Free Press", "que l'avocat de Sifton s'aperçut à son grand étonnement que la dénonciation dont on s'était prévalu pour lancer le mandat d'arrestation portait la date du 7 octobre, tandis que la prétendue contravention n'aurait été commise que le 10 octobre.

Cela tend à démontrer qu'on a mis d'avance en mouvement les rouages de la machine judiciaire. La dépêche se termine ainsi:

Plus tard durant l'après-midi, le magistrat de police nommé par la province déclare que l'affaire était discontinuée.

Ainsi, un nommé Williamson est arrêté, conduit à Winnipeg et de Winnipeg à Portage-la-Prairie où il est détenu en prison et lorsque vient l'heure de son procès, la cause est discontinuée parce qu'il n'y a pas de preuves contre lui.

On peut en dire autant du nommé Sullivan. Ce n'est pas tout, monsieur l'Orateur. Le lendemain, les représentants de M. Richardson font arrêter deux personnes qui tentaient de voter au nom d'autrui. Le jour du procès est fixé, les plaignants, leur avocat et les témoins se présentent devant le tribunal et on leur apprend que les prévenus ont été élargis, qu'ils ont avoué leur culpabilité et qu'une amende de $50 leur a été imposée. La loi décrète qu'en pareil cas la peine est une amende ou la prison. Le magistrat assuma la responsabilité de régler l'affaire une heure avant le temps fixé pour le procès. Quelqu'un avait mis en mouvement les rouages de la machine judiciaire, mais on ne permit pas que ces prévenus subissent leur procès publique-

ment. L'affaire fut réglée dans le cabinet du magistrat. Si bien qu'aujourd'hui il nous est impossible de connaître à quel point ces inculpés étaient coupables, si leur châtiment aurait dû être une amende ou la prison et quels étaient ceux qui tiraient les ficelles. Voici comment a eu lieu l'élection de Macdonald et comment la victoire a été obtenue.

Mais il y a plus. L'activité de mon honorable ami s'est aussi exercée lors de l'établissement des frontières de la province du Manitoba. A cet égard, l'honorable ministre a des ambitions. Etant allé dans la Saskatchewan pendant l'été, il vint plus tard dans la province de Québec. Il ne se rendit pas lui-même dans Richelieu, mais il s'y fit représenter. Il dépêcha un fondé de pouvoirs qui promit d'abondants travaux publics, si les électeurs donnaient leurs suffrages au candidat conservateur, M. Morgan.

J'accuse de nouveau le ministre des Travaux publics devant le tribunal du Parlement d'avoir tenté de corrompre les électeurs de Richelieu. J'en prends à témoin un membre de cette Chambre, le représentant de Charlevoix (sir Rodolphe Forget), et je le somme de dire, sur sa parole d'honneur, que le ministre des Travaux publics l'a envoyé dans Richelieu pour qu'il tentât de corrompre le corps électoral. Ce n'est pas moi qui parlerai; j'emprunterai les propres paroles de sir Rodolphe Forget, reproduites par la "Patrie", un journal bien disposé envers le ministère, et surtout envers le représentant de Charlevoix. Celui-ci vint à Sorel, chef-lieu du comté de Richelieu et il y tint une assemblée. Et voici ses paroles telles qu'elles ont été reproduites dans son organe, la "Patrie".

Je viens au nom du ministère, à la demande de l'honorable M. Rogers, prier les électeurs de Richelieu d'envoyer au Parlement un député ami du Gouvernement.

Si l'honorable ministre des Travaux publics n'avait chargé le représentant de Charlevoix que d'inviter les électeurs à élire un député ami du ministère, je n'aurais rien à dire, Il n'aurait pas outrepassé ses droits. Je n'aurais rien objecté s'il eût tenté d'influencer le corps électoral par des moyens légitimes. Cependant le député de Charlevoix ne se présente pas les mains vides. Au contraire, l'honorable représensentant poursuivit ainsi:

Je ne saurais pas venir ici avant d'avoir obtenu du ministère la promesse du chemin de fer de halage dont je vous ai parlé au banquet offert à M. Hazen. On vous l'a promis et je viens maintenant vous prier d'élire M. Morgan, afin que Sorel et le comté de Richelieu puissent marcher dans la voie du progrès, avec le concours du Gouvernement.

Je me suis fait faire des promesses, non pas des promesses électorales, mais des promesses sérieuses et j'ai le plaisir de vous apprendre que si M. Morgan est choisi comme votre représentant, jeudi, vous aurez le chemin de fer de halage dont vous avez tant besoin, pour assurer à votre ville la prospérité à laquelle elle a droit. Je puis vous affirmer que vous obtiendrez cette légitime amélioration, qui vous est promise depuis vingt ans et que vous n'avez pas encore obtenue. Vous l'obtiendrez au plus tard à la prochaine session qui s'ouvrira dans un mois. Le ministère, sur les instances de votre représentant, M. Morgan, fera voter le crédit nécessaire, cent mille dollars, au besoin, et vous aurez le chemin de fer.

Quel est votre intérêt, je vous le demande? Messieurs les libéraux, je ne veux rien dire contre M. Cardin. S'il s'agissait d'une élection générale, je vous conseillerais probablement de voter pour votre parti ; mais dans cette élection, l'intérêt du parti n'est pas en jeu, l'intérêt de Sorel est seul en cause. Dans ce cas, un gouvernement conservateur est au pouvoir. Ne croyez-vous pas que vous devrez élire un député ami du ministère afin d'obtenir toutes les faveurs que vous désirez?

Voilà comment on aura tenté de corrompre les électeurs de Richelieu. Cette tentative n'a pas réussi dans ce comté. L'intimidation a produit son effet dans Macdonald; mais en ce qui concerne les électeurs, nous voulons avoir conscience que de telles menées ne peuvent être tolérées. Inutile de commenter de pareilles manigances. Il suffit de les signaler à la Chambre, et je saisis la première occasion de le faire, afin qu'elles soient immédiatement vouées à l'opprobre dans l'espoir d'en prévenir la répétition à l'avenir.

Quelles que soient nos divergences d'opinions en politique, nous devrions vider nos différends conformément à l'esprit des institutions britanniques. J'ai beaucoup entendu vanter les institutions britanniques, cette après-midi, et j'approuve tout ce qu'on a dit, mais l'esprit de ces institutions veut qu'on agisse avec loyauté. Dans ces luttes électorales, le Gouvernement n'a pas employé des méthodes loyales, mais il a cherché à corrompre le corps électoral. Cela étant, et pour appeler sur ce sujet, l'attention de la Chambre, je propose d'ajouter à l'adresse le paragraphe suivant:

Nous désirons exposer à Votre Altesse Royale qu'au cours des élections partielles de Macdonald et de Richelieu on s'est livré à des manœuvres propres à intimider et à corrompre les électeurs, que ces manœuvres ont été employées au vu et au su de vos ministres et qu'elles méritent la réprobation de la Chambre.

L'amendement est mis aux voix.

Sir WILFRID LAURIER: M'est-il permis de faire une rectification. Je vois que la convention commerciale ne concerne pas seulement les îles Bahama, mais toutes les Antilles anglaises.

M. BORDEN: Certainement, j'allais le dire.

M. l'ORATEUR: Je consulte la Chambre sur l'amendement.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, j'approuve les éloges que le très honorable chef de l'opposition a adressés—quoique de mauvaise grâce—à celui qui a proposé l'adresse et à celui qui l'a appuyée. L'honorable député a trouvé dans les discours de l'un et de l'autre peu de chose à son goût, et je ne m'en étonne aucunement parce que ces discours étaient inspirés par un patriotisme et un optimisme sains et vivaces. Dans la suite de ses observations, je ne l'ai pas entendu dire en quoi il différait d'opinion quant aux sentiments exprimés dans ses discours qui, j'en ai la conviction, se sont imposés à l'attention de la Chambre et peuvent soutenir avantageusement la comparaison avec les harangues prononcées autrefois dans des circonstances semblables.

L'un des représentants de la province de Québec, (M. Rainville) a parlé en termes dignes d'éloges des sentiments de l'unité canadienne, sentiments qui animent et doivent inspirer tous les bons Canadiens. Mon très honorable ami en convient-il? L'honorable député (M. Rainville) a aussi parlé de l'essor et du progrès merveilleux de ce pays depuis vingt-cinq ans. Mon très honorable ami n'est-il pas de cet avis? Allons donc! lorsqu'il siégeait au banc des ministres, nous ne l'entendions guère parler d'autre chose que du progrès et de la prospérité du Canada, et il ajoutait que la Providence n'était, en somme, qu'un facteur secondaire des bienfaits que les gouvernants de l'époque faisaient pleuvoir sur le pays et que les progrès de celui-ci ne devaient être attribués qu'aux projets de loi soumis à la Chambre, par le ministère libéral.

J'approuve les éloges que mon très honorable ami a décernés à la mémoire de sir Richard Cartwright qui a occupé pendant nombre d'années un rang élevé dans la vie publique au Canada. Bien que les membres de la droite n'aient pas partagé l'avis de sir Richard Cartwright au sujet de plusieurs grands problèmes d'intérêt public et, bien que le dernier fît preuve d'une singulière franchise lorsqu'il commentait les prétendus défauts de ses adversaires politiques, personne d'entre nous, je suis certain, n'a jamais eu pour lui d'autres sentiments que les plus bienveillants. Quoique sir Richard Cartwright eût un langage vif et mordant, nous n'ignorons pas qu'il avait une grande bonté de cœur qu'il a constamment témoignée dans ses rapports dans la vie privée.

Je désire rappeler le souvenir de mon ami, Edward Kidd, membre de cette Chambre, qui est décédé depuis la dernière session et dont l'amitié, je dirai même le dévouement envers son parti et envers moi, s'est signalé d'une manière éclatante. Au lendemain de l'élection générale de 1904, lorsque, dans des circonstances indépendantes de ma volonté, l'entrée de cette Chambre m'était interdite, M. Kidd remit son mandat de député de Carleton et j'eus l'honneur d'être élu représentant de ce comté. Plus tard, lorsque je fus élu à Halifax, en 1908, M. Kidd me remplaça comme représentant du comté de Carleton. Il parlait peu, mais il était doué d'un grand sens pratique, et il connaissait mieux les affaires publiques que ne l'auraient cru ceux qui ne le connaissaient pas intimement. Sa mort est une perte non seulement pour le comté de Carleton, mais aussi pour la Chambre et pour la population canadienne.

J'approuve cordialement les paroles de mon très honorable ami au sujet de la visite de Son Altesse Royale le Gouverneur général dans les provinces du Canada depuis la dernière session. Pendant cinq ou six mois, Son Altesse Royale a parcouru ce grand pays d'un océan à l'autre, se renseignant sur tout et apprenant à connaître l'esprit de sa population. Il avait entrepris une forte tâche et il s'en est acquitté avec ce sentiment du devoir qui l'a toujours distingué.

Je suis certain que tous les honorables messieurs de cette Chambre sont convaincus que le voyage de Son Altesse Royale dans toutes ces provinces de la Confédération a eu pour effet de développer non seulement un sentiment d'union plus fort entre le Canada et tout l'Empire, mais encore un esprit d'unité et de solidarité plus intime que jamais auparavant entre les différentes parties du pays.

J'arrive maintenant à certaines remarques de mon honorable ami le chef de l'opposition, que je ne suis pas aussi bien disposé à approuver. Il a critiqué d'une façon plus ou moins sérieuse les dispositions que nous avions prises pour faire disparaître autant que possible dans l'Ouest canadien les difficultés dans le transport des grains. Mon honorable ami trouve-t-il à redire à ces dispositions? Si non, pourquoi alors fait-il perdre le temps de la Chambre à les discuter. Nous voulons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour faciliter le transports de l'Ouest et augmenter ses produits, et non seulement cette année, mais l'année dernière aussi, nous avons agi sous ce rapport de façon à mériter l'approbation de l'Est comme de l'Ouest du Canada.

Mon très honorable ami s'est corrigé au sujet de la convention avec les Antilles, et il aurait pu faire la même chose au sujet de quelques autres parties de son discours.

Depuis la défaite du bill des grandes routes, d'après ses ordres—parce qu'il a pris l'entière responsabilité de cette défaite au Sénat—depuis ce temps-là, dis-je, mon très honorable ami a essayé à expliquer et excuser cet acte malheureux. Aujourd'hui il tente un nouvel effort dans ce sens mais je puis lui dire que la meilleure ex-

plication et excuse qu'il pourrait donner, serait de conseiller à ses amis au Sénat lorsque ce bill viendra devant eux de nouveau, de se donner bien garde d'y porter des mains sacrilèges.

Mon très hon. ami a touché aussi à la question navale, et il a parlé de courants et contre-courants qui, a-t-il dit, ont submergé un ministre important de la couronne.

Mon honorable ami (M. Monk) n'est pas ici aujourd'hui pour répondre, malheureusement il est malade, mais je ne doute pas que l'ancien ministre des Travaux publics sera en mesure de discuter son attitude sur cette question avec mon très honorable ami ou tout autre membre de cette Chambre. Mon honorable ami (M. Monk) a cru que son devoir lui commandait de remettre son portefeuille de ministre, mais je ne crois pas qu'il appartienne à mon très honorable ami d'adresser des critiques ou des reproches à l'honorable député (M. Monk) à ce sujet. Courants, contre-courants et démissions—pourquoi mon très honorable ami n'explique-t-il pas ce changement remarquable de programme qui lui a fait abandonner un voyage projeté dans l'Ouest? Nous avons vu force gros titres dans tous les journaux libéraux du pays, et principalement dans ceux de l'Ontario, annonçant une tournée de mon très honorable ami dans toutes les provinces de l'Ouest canadien, où il prononcerait des discours. Qu'est-il advenu? Un certain nombre de membres influents du parti libéral se sont réunis dans la ville d'Ottawa, et si je ne me trompe pas, sous le toit même de cet édifice où nous siégeons. Je ne suis pas en état de dire exactement ce qui s'est passé, mais le bruit a couru que l'on avait parlé très haut, que l'on avait échangé des paroles violentes, et que l'on avait même frappé du poing sur la table, et que des excentricités de tempérament et d'humeur avaient continué à se produire lorsque ces messieurs sont sortis de la salle. On a même dit que mon très honorable ami avait été tellement troublé par ce qui s'était passé, qu'il s'en est ressenti tout le reste de la journée, et qu'il n'était pas encore bien remis lorsqu'il eut à remplir une fonction importante dans une réunion publique le soir. Le résultat direct de ces dissensions ouvertes et malheureuses fut l'abandon de la grande tournée dans l'Ouest.

Parlons maintenant de quelques autres remarques de mon très honorable ami. Il a glissé assez légèrement sur la question navale. Je ne veux pas discuter cette question aujourd'hui, parce que le Gouvernement fera connaître ses projets prochainement au Parlement, et nous aurons alors toute liberté de les discuter, mais mon très honorable ami nous dit qu'il avait toujours entendu dire que l'Angleterre ne craignait aucun ennemi. Je dirais plutôt que l'empire ne craint pas d'ennemi, mais, monsieur l'Orateur, le fait que l'empire ne craint pas d'ennemi, n'est pas une bonne raison, à mon avis, pour que nous attendions le jour du péril possible pour faire les préparatifs que l'on doit faire d'avance.

Mon très honorable ami a parlé de changements dans les profils du Trancontinental national. Je crois que mon honorable ami le ministre des Chemins de fer pourra donner sur ce sujet des explications qui, qu'elles satisfassent ou non mon très honorable ami, seront absolument satisfaisantes pour toutes les provinces du Canada de l'Atlantique au Pacifique.

Mon très honorable ami a consacré une partie considérable de son discours à donner lecture de lettres publiées dans les journaux au sujet de la réduction des droits sur le ciment. J'ai remarqué que mon honorable ami le député d'Edmonton (M. Oliver) n'était pas très à son aise à la lecture de ces lettres. Peut-être que je me trompe dans mon appréciation des sentiments de mon honorable ami lorsque son chef discutait cette question. Plusieurs membres de la gauche, et surtout l'honorable député d'Edmonton n'ont pas ménagé leurs diatribes à l'adresse des prétendus trusts, mergers et coalitions, et celle-ci, celle du ciment, a été surtout l'objet du mépris, des attaques virulentes et des injures de l'honorable député d'Edmonton en plus d'une occasion; et même en ce moment il fait signe qu'il approuve. Or, je veux simplement lui demander ce qu'il pense de son chef lorsqu'il pose en champion de cette coalition affreuse.

Ce n'est pas mon intention de discuter longuement cette question; je me contenterai de dire que le Gouvernement l'a étudiée à fond avant d'agir, qu'il s'est renseigné sur ces faits et leurs circonstances, et j'ajouterai qu'avant la fin de ce débat mon honorable ami le ministre des Finances exposera à la satisfaction de cette Chambre et à celle de la majorité du pays les raisons qui ont porté le Gouvernement à agir comme il l'a fait.

Mon très honorable ami est allé plus loin, et il a attaqué le Gouvernement parce que le discours du trône ne parlait pas du remaniement des divisions électorales. Mon très honorable ami désirerait et compte beaucoup voir se produire une crise ministérielle à ce sujet. Il veut prendre toutes ses précautions en vue d'une crise possible, mais je crois qu'il aura assez à faire s'il veut se précautionner contre les crises qui peuvent surgir dans les rangs de son propre parti, et il peut se dispenser de s'occuper de nous. Je dirai donc à mon très honorable ami que de la manière que je

comprends la question, et comme il la comprend lui-même, toute loi que le Parlement pourra adopter concernant le remaniement, ne peut prendre effet qu'après la dissolution du Parlement actuel. Cela est bien compris. Or, j'ai sous la main un tableau très bien fait de ce qui s'est passé à ce sujet depuis le commencement de la confédération jusqu'à ce jour, mais je ne citerai qu'un exemple.

Si je ne me trompe pas, un rapport préliminaire du recensement fut publié le 15 août 1901, et le bill de remaniement ne fut sanctionné que le 24 octobre 1903, soit 26 mois plus tard. Le rapport préliminaire que nous avons donné au public porte la date du 27 février 1912. Les opérations du recensement ont commencé en juin, au lieu de mars, comme autrefois. Si le bill de remaniement est fait pour le 14 avril 1914, nous aurons travaillé aussi vite après le recensement de 1911 que mon très honorable ami après le recensement de 1901.

Le très honorable chef de l'opposition sir Wilfrid Laurier fait des commentaires sur le silence du Gouvernement au sujet de ses œuvres. Nous différons d'avec nos honorables amis de la gauche en ce que nos œuvres parlent par elles-mêmes, tandis qu'eux étaient obligés de se vanter continuellement.

Mon très honorable ami a montré ensuite beaucoup d'indignation au sujet de certaines fautes qui auraient été commises dans les circonscriptions électorales de Macdonald et de Richelieu, et quelles preuves irréfutables a-t-il apportées, pensez-vous? Quelques extraits de journaux. Il fut un temps où mon très honorable ami se plaisait a reprocher à mes amis dans la Chambre de faire leurs discours avec des extraits et coupures. J'aurais cru que lorsqu'un homme qui a été premier ministre du Canada et est aujourd'hui le chef de son parti désire proposer à cette Chambre et au pays une résolution comme celle qu'il soumet ce soir, aurait désiré, pour sauver sa propre réputation et sauvegarder la dignité du Parlement, avoir quelque chose de mieux à offrir que des extraits de journaux. La Chambre, par son vote sur sa motion lui répondra. Ces professions de foi ne conviennent pas beaucoup dans la bouche d'un honorable membre de cette Chambre qui a été mêlé aux élections de Huron-ouest et de Brockville, et qui a obtenu l'appui des membres de cette Chambre en s'engageant à accorder une enquête complète au sujet de ces deux élections, et qui cependant n'a pas su tenir sa promesse. S'il veut que nous parlions de ces questions et avoir des récriminations et des réminiscences, je lui rappellerai ce qui a eu lieu à London, dans Hastings, dans le Yukon, et dans plusieurs autres élections sous son règne, dont la simple énumération occuperait dans ce moment trop longtemps l'attention de la Chambre.

Mon très honorable ami a parlé de quelques autres questions que nous pouvons ignorer pour le moment, vu qu'elles ne sont pas de très grande importance. Mon très honorable ami a tenu plusieurs assemblées dans le pays pendant ces dernières semaines. Il n'est pas, il est vrai, allé dans l'Ouest, mais il est resté dans l'Est, pour des raisons mystérieuses dont je ne veux pas m'occuper plus longtemps. Je ferai simplement remarquer que dans ses discours dans la province d'Ontario, et dans celle de Québec, il pleurait souvent avec ses auditeurs sur l'élection du 21 septembre. Il nous assure qu'il n'a pas souffert lui-même du résultat de cette élection, mais c'est le sort du peuple qui l'inquiète. Je lui dirai que c'est bien inutile de sa part, car le pays est très satisfait.

Je lui demanderai de bien vouloir, la prochaine fois qu'il adressera la parole aux habitants de ces provinces, abandonner cet air de tristesse et de mélancolie et se joindre à nous dans un effort tendant à faire quelque bien pour le pays. Il pleure le rejet de la réciprocité. Pour ma part, je ne crois pas que le peuple, dans l'état de prospérité actuelle, songe à regretter le verdict qu'il a rendu le 21 septembre 1911.

Il a été fait allusion à certaine communication rendue publique en mai ou avril dernier, je crois—une lettre écrite par M. Taft à M. Roosevelt dans laquelle il dit. . .

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. BORDEN: Je ne m'étonne pas que mon honorable ami se lamente. Je veux bien épargner sa susceptibilité au point de ne pas lire cette lettre, ne sachant pas quelle en pourrait être la conséquence sur lui si je la lisais. J'aimerais néanmoins à signaler à la Chambre et au pays une circonstance qui ne manque pas de signification. Il existe à New-York un journal important et très bien connu sous le nom d'"Evening Post". Il était sensé avoir la pleine confiance de M. Taft et de son cabinet. Quiconque s'intéresse à ces choses trouvera dans les colonnes de l'"Evening Post" de New-York du vendredi 3 mai 1912 un article de tête touchant cette lettre, article dont je vais lire cette simple phrase:

Quand nous rappelerons que la lettre incriminée a passé sous les yeux de tout le cabinet et autres conseillers de M. le Président, la faute que l'on a commise en la publiant paraîtra d'autant plus inexplicable.

C'est-à-dire que cette lettre n'était pas simplement l'opinion personnelle de M. Taft, mais c'était une lettre qui a été soumise au cabinet américain dans son ensemble, de même qu'à d'autres personnages

éminents du pays. Cette circonstance, il me semble, lui donne une signification quelque peu extraordinaire. Malgré cela, mon très honorable ami a hissé son drapeau—c'est du moins ce que ses partisans nous ont déclaré—,et j'ai par suite raison de l'affirmer. Au reste, mon très honorable ami ne le niera pas, car voici un passage d'une circulaire qui a servi dans l'Ouest au cours d'une élection récente:

Sir Wilfrid Laurier a hissé le drapeau de la réciprocité.

Et si mon très honorable ami n'a pas précisément hissé ce drapeau, c'est qu'il semble porté à suivre sa méthode habituelle, qui est de se retirer derrière les lignes de Torres-Vedras chaque fois que se présente à lui une question difficile ou importante.

Le 7 septembre cependant il nous disait à Marieville: "Mon cœur et mon esprit n'on point changé et ma politique est restée la même". A Cochrane, le 20 septembre, il dit: "Les idées pour lesquelles nous avons lutté sont plus fortes que jamais". Il disait le 21 septembre à North-Bay: "Le 21 septembre nous sommes tombés en défendant une noble cause". L'optimisme et le courage de mon honorable ami étaient très grands quand il a commencé; mais, à mesure qu'il avançait, cet optimisme et ce courage n'ont pas paru se continuer. En effet, après avoir tout d'abord été enclin à prophétiser le retour immédiat de son parti au pouvoir, arrivé à Sherbrooke le 29 octobre, au bout d'une campagne de six semaines, il y déclare en parlant des prochaines élections que: "il n'est pas prêt à dire que les libéraux gagneront dès la première fois, mais qu'il l'espère".

Un moment encore, monsieur l'Orateur. L'état du pays a été décrit par les honorables députés qui ont proposé ce débat comme satisfaisant à un point de vue matériel, industriel ou commercial. Il y a eu accroissement de la recette et le progrès a été général. Ces choses sont dues en premier lieu à l'intelligence, à la prévoyance, au courage et à l'industrie du peuple et la présente administration est prête à coopérer de toute manière avec ce dernier dans l'œuvre d'un développement qui jusqu'à présent a été si marqué.

Mon très honorable ami nous accuse d'avoir manqué à nos engagements. Qu'il me soit permis de lui dire, à lui et à ceux qui siègent de l'autre côté de la Chambre, que nous sommes au pouvoir depuis un peu plus d'un an et que pendant cette période nous avons rempli au moins quatre fois autant de nos promesses que ces messieurs de la gauche pendant tout le temps de leur administration. Qu'avons-nous fait? Nous avions promis d'aider à l'agriculture; nous nous y sommes préparés. Nous avions promis aide à la grande voierie; nous nous y sommes préparés; mais nos efforts dans ce sens ont été annulés au Sénat par un mot d'ordre de mon honorable ami. Nous avions promis de créer une commission du tarif; le projet en a été présenté. Nous avions promis des élévateurs de tête de ligne, possédés et dirigés par le Gouvernement; nous avions promis d'étudier et de régler la question du recul des frontières provinciales, et ces affaires ont reçu leur solution l'année dernière.

Nous avions promis de procéder sur-le-champ à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, et l'entreprise en a été adjugée pour toute la ligne. Nous avions promis de procéder à l'outillage de nos ports nationaux, et c'est à quoi nous nous appliquons dans le moment. Nous avions promis de développer nos voies navigables et déjà nous y avons fait un grand pas. Nous avions promis une réorganisation du service public, et, à cet effet, nous avons fait venir de la Grande-Bretagne un des hommes les plus capables et les plus instruits du service public de ce pays, dont j'espère pouvoir mettre tout prochainement le rapport devant les Chambres. Après tout cela, monsieur l'Orateur, je crois avoir raison de dire que nous sommes prêts à rencontrer mon très honorable ami dans toute comparaison de promesses faites et remplies, et de soumettre au peuple de ce pays notre dossier à cet égard côte à côte avec le sien, n'éprouvant aucun doute sur le résultat.

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

Reprise de la séance.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): Monsieur l'Orateur, le très honorable premier ministre (sir R. L. Borden) a beaucoup appuyé, à la fin de son discours, sur l'accomplissement de promesses faites par le Gouvernement dont il est le chef. Le pays, j'en suis sûr, sera heureux d'apprendre que nous avons un gouvernement qui remplit ses promesses, et ce qu'il a fait, nous comptons qu'il continuera à le faire. Dans la mention qu'il a faite à la Chambre des engagements pris et exécutés, une chose cependant m'a frappé, c'est que peut-être il existe une différence entre son point de vue et celui d'autres membres de cette Chambre à l'égard des promesses et de leur exécution. Si j'ai bien saisi ses paroles, il a mentionné, entre autres promesses qu'il dit avoir remplies, celle de créer une commission du tarif. Cette commission, le pays ne l'a pas eue, et, s'il plaît au premier ministre de jouer sur les mots, il n'en est pas moins vrai que cette promesse, s'il

l'a faite, il ne l'a pas exécutée. Il avait promis également d'aider à l'établissement de grandes routes. Cette promesse non plus, selon moi, n'a pas été remplie. Il en rejette le blâme sur l'opposition, et l'opposition le lui renvoie. Il se peut que l'opposition ait raison, comme, d'autre part, il se peut que ce soit lui; mais, dans tous les cas, la promesse n'a pas été remplie.

L'établissement du chemin de fer de la baie d'Hudson est incontestablement une affaire importante. A cet égard, il est en train d'accomplir la promesse que le Gouvernement avait faite. Me serait-il permis de dire néanmoins que le Gouvernement du jour exécute là plutôt une promesse du Gouvernement qui l'a précédé. Les partisans du ministère diront que celui-ci remplit sa promesse à l'égard des ports. La Chambre ne se souvient-elle pas parfaitement que c'était là un article, article très important, de la politique de l'ancienne administration? La Chambre ne se souvient-elle pas également que le rôle de ceux qui alors se trouvaient dans l'opposition semblait être d'envisager avec alarme les dépenses que proposait l'ancienne administration pour ces choses, tout comme c'est leur joie aujourd'hui de signaler avec orgueil des dépenses plus fortes encore qu'ils sont eux-mêmes prêts à faire. A l'égard de ces promesses, il n'existera aucune divergence d'opinion entre les deux côtés de la Chambre. Nous sommes heureux de voir nos successeurs réaliser une politique qui a été la nôtre et, s'il leur est possible de faire encore mieux que nous, ils auront notre concours dans une œuvre qui a pour but le bien du pays.

Il est une promesse qui n'a pas été remplie, et c'est la plus importante que les membres du cabinet ait faite alors qu'ils siégeaient dans l'opposition, celle-là même qui leur a valu le pouvoir. Sûrement cette promesse devrait être exécutée de préférence à toute autre. Si elle ne l'est pas, nos amis du ministère ne peuvent avec raison de prétendre au mérite ou à l'honneur d'avoir rempli de moindres engagements et surtout de mettre à exécution ceux de leurs prédécesseurs. La promesse dont je parle—et j'espère que je l'énonce fidèlement—a été celle de ne plus trafiquer ni commercer avec les Yankees. La chose avait été proclamée du haut de toutes les tribunes. Ça été cette déclaration qui a fait onduler le vieux drapeau avec tant d'entrain et tant de succès pour nos amis. Le fait est néanmoins que malgré leur accession au pouvoir et bien qu'ils soient en mesure de racheter cette promesse, les échanges avec ces misérables Yankees se sont en fait accrus sous leur administration et, chose plus atroce encore, je crois qu'il y a eu augmentation du tant pour cent aussi bien qu'augmentation du volume des affaires.

L'hon. M. OLIVER.

Après cette inexécution absolue d'une promesse aussi importante, je me demande pourquoi le premier ministre et ses collègues prétendraient à l'honneur ou au mérite d'avoir rempli leurs engagements. Mais quoi! C'est un fait notoire que le Canada achète des Etats-Unis presque le double de ce qu'il leur vend. D'après la déclaration de principes grâce à laquelle ces messieurs ont obtenu le pouvoir, tout commerce entre le Canada et les Etats-Unis était répréhensible au premier chef; répréhensible ensuite tout achat que nous leur faisions. Or, aujourd'hui, nous achetons plus que jamais aux Etats-Unis, et, proportionnellement, moins que jamais, je le crois bien, nous leur vendons. C'est-à-dire qu'entre le Canada et les Etats-Unis, la balance du commerce est aujourd'hui, sous l'administration de ces messieurs, plus lourdement contre nous que sous l'administration de leurs prédécesseurs.

Mais il y a plus, et nos amis ne le nieront certainement pas, un article important de leur programme a été d'empêcher que le transports par chemin de fer ne se fissent du nord au sud. Ils ne nieront certainement pas que ceci a été proclamé dans toutes les tribunes d'où ils ont adressé la parole aux électeurs. Le ministre des Finances (l'hon. M. White) ne voudra pas nier qu'à la dernière session du Parlement actuel il a déclaré que c'était là un article du programme politique du Gouvernement du jour, et aujourd'hui que le très honorable chef de l'opposition (sir W. Laurier) fait entendre au très honorable chef du Gouvernement (sir R. L. Borden) qu'il peut y avoir quelque chose à demander touchant les efforts de la présente administration pour faire porter à des ports américains les grains du Canada à travers la ligne, il répond: Pourquoi n'en serait-il pas ainsi? Et en effet pourquoi, disons-nous, n'en serait-il pas ainsi chaque fois que la situation l'exige?

Les députés de la droite après avoir repoussé le projet s'y sont ralliés et aujourd'hui ils nous adjurent d'ajouter foi à la réalisation de leurs promesses. Les circonstances, il est vrai, les ont obligés à modifier leur attitude et à mettre au rancart le système qui les avait aider à escalader le pouvoir et à violer les promesses faites au corps électoral. Force leur fut donc d'adopter la politique de leurs adversaires. Après semblable volte-face, le premier ministre (M. R. L. Borden) abuse maintenant de la crédulité de cette Chambre quand il nous demande de croire que le Gouvernement a rempli ses promesses.

La démission de l'ex-ministre des Travaux publics (M. Monk) est aussi venue sur le tapis, et le premier ministre (M. Borden), comme il était convenable, a prodigué à son ancien collègue les plus grandes louanges. M. Monk, a-t-il dit, en se séparant de ses collègues, a obéi aux

plus nobles mobiles. Si je ne me trompe, la curiosité publique, à ce moment, s'est exercée sur les motifs dont s'étaient inspirés les ministres qui avaient accepté des portefeuilles. Si en remettant son portefeuille, M. Monk a fait preuve de noblesse de caractère, je me demande dans quelle posture se trouvent ses collègues qui demeurent encore au sein du cabinet. J'abandonne au premier ministre le soin de tirer la conclusion.

J'ai été étonné d'entendre le premier ministre tant appuyer sur le fait que le chef de l'opposition n'a pas fait de tournée politique dans l'Ouest l'été dernier. Je ne m'explique guère que l'on puisse rattacher ce fait aux questions dont la Chambre est saisie en ce moment, soit au fond même du discours du trône, soit aux observations formulées en réponse à la déclaration du Gouvernement. Le premier ministre a prêté beaucoup d'importance à cette question, il a même renchéri sur ces observations et donné à entendre que d'après la rumeur, il y aurait eu, à cet égard, réunion orageuse parmi les partisans du chef de l'opposition. Je dois ici même, séance tenante, déclarer que ces observations du premier ministre sont dénuées de tout fondement. Sans doute, il appuie ses affirmation sur les données et les renseignements que lui a fournis le chef de la police privée du ministère des Travaux publics et que, dans cette circonstance, ce dernier, en proie à une crise épileptique aurait donné au chef du cabinet des détails puisés dans sa propre imagination au lieu de faits véritables obtenus aux sources ordinaires de renseignements.

Qu'on me permette d'observer que ce service privé de mouchards du ministre des Travaux publics peut bien avoir son utilité à certains égards, mais que cette utilité cesse, du moment qu'il s'agit de faire œuvre d'agent de sûreté.

Le très honorable ministre a bien voulu me demander mon avis au sujet de l'attitude prise par le chef de l'opposition au sujet du dégrèvement du ciment. Je lui dirai bien franchement ma pensée. Je souscris pleinement à l'avis exprimé par le chef de l'opposition, à savoir que s'il faut dégrever le ciment, et à mon avis il y a lieu de le faire, je le déclare sans hésitation, c'est par voie législative ici même qu'il faut le faire, en temps et lieu et que le Gouvernement actuel n'agirait pas légitimement quand il effectue cette réfome en s'inspirant de l'influence que pareil dégrèvement pourrait exercer sur une élection provinciale à brève échéance, plutôt que du bien-être du pays. Je suis hostile à tout droit sur le ciment. Je suis partisan du dégrèvemeent et si on eût abaissé le droit, à la dernière session du Parlement, il serait abaissé aujourd'hui et il demeurerait ainsi. Il n'y aurait eu ni jonglerie ni escamotage en fait d'abaissements et de relèvements successifs. Au cours de l'été, nous avons bénéficié de la réduction d'une moitié du droit sur le ciment; or, aujourd'hui, nous payons le plein droit, et je le répète, bien qu'il puisse surgir des circonstances critiques, comme il s'en est présenté lorsque le gouvernement précédent a dégrevé le charbon, il n'y a pas aujourd'hui de circonstances critiques qui autorisent le dégrèvement du ciment. Si le droit sur le ciment était trop élevé en mai, il l'était également en février et en octobre. Je le déclare sans crainte, il était trop élevé en février et en octobre; aussi, j'ose l'espérer, le ministre des Finances (M. White) saisira la Chambre d'une mesure tendant à remédier en temps et lieu à cette situation, et s'il le fait, il peut compter sur mon appui.

J'ai été étonné de la façon dont le premier ministre a considéré, ou plutôt de son refus de prendre en considération l'attitude adoptée par le chef de l'opposition au sujet des élections de Macdonald et de Richelieu. Je l'avoue, j'ai été élevé dans la croyance que le parti tory était un foyer d'iniquité. J'ai toujours été bien aise de penser que mon éducation avait, dans une certaine mesure, reçu une fausse direction. Je me suis toujours bercé de l'espoir que lorsque quelques anciens adhérents du parti libéral se ralliaient au party tory, ils y apportaient avec eux le levain de leur libéralisme et exerçaient dans cette mesure-là même une influence favorable sur le parti tory. J'ai donc été stupéfait outre mesure que le premier ministre, au mépris de ses traditions et de son passé à titre de chef de l'opposition, ait cru devoir ignorer l'exposé de faits placé devant la Chambre se contentant de remarquer: Bah! il ne s'agit que d'un incident électoral comme il s'en est produit par le passé ailleurs ".

Si la Chambre veut bien m'accorder encore quelque peu d'indulgence, je tiens à lui exposer des faits établissant qu'il se rattache à l'élection de Macdonald (Manitoba) certains incidents inouïs dans l'histoire du pays; que jamais encore il ne s'est produit pareils faits, à la connaissance du Parlement, et que la protection des droits et de la dignité du Parlement s'impose ici d'urgence. Je ne base pas cette proposition sur un exposé de faits que je puisse soumettre à cette Chambre ce soir même; la Chambre sera appelée à prendre certaine initiative, seulement j'affirme qu'il est possible de placer devant cette Chambre des faits, des preuves établissant que, à moins que ce Parlement ne soit disposé à pousser plus loin ses recher-

ches et à faire enquête, pour la protection des droits et de la dignité du pays, le Canada est entré dans une nouvelle phase politique dont personne ne saurait prévoir les résultats.

D'ordinaire, ce sont les tribunaux qui sont saisis d'une demande en invalidation d'élection. Les tribunaux seront appelés à se prononcer sur la validité de l'élection de Macdonald. On a saisi le tribunal d'une pétition en invalidation d'élection et la procédure suit maintenant son cours. Mais les incidents et les faits de l'élection de Macdonald ne relèvent pas de la juridiction des tribunaux; seulement ils touchent de si près à la source même de la justice et de la liberté au pays qu'ils s'imposent à l'attention du seul corps politique qui puisse s'en préoccuper, et c'est le Parlement.

J'ai prêté une oreille attentive aux observations du député de Kingston (M. Nickle) au sujet de la puissance de l'Angleterre et de sa flotte, ainsi qu'aux remarques du premier ministre dans le même sens. Mais je pose ici la question: quelle est la raison d'être de la puissance de la Grande-Bretagne et de sa flotte? Est-ce à cause du nombre de ses vaisseaux, de ses canons et des équipages de ces navires, ou de l'argent dépensé dans ce but? Tout le monde le sait, le secret de la puissance de la Grande-Bretagne, c'est que la Grande-Bretagne protège la liberté du sujet et le droit de la libre parole. Le secret de l'importance de la marine britannique aux yeux du monde, c'est que le monde civilisé croit que cette marine est la protection de ces droits. Voilà pourquoi le peuple canadien et les habitants des Iles-Britanniques sont prêts à prêter appui à cette marine et à soutenir cette puissance. Mais s'il arrive qu'au nom de la couronne britannique, on prive le sujet de sa liberté et du droit de la libre parole, je le demande, à quoi bon la marine britannique ou la puissance de l'Angleterre?

Au cours de cette élection de Macdonald, comme je puis le prouver au moyen de documents attestés sous serment, on a emprisonné des citoyens canadiens, parce qu'ils avaient osé exercer le droit de libre parole, et cela s'est fait avec l'autorisation du premier ministre du Manitoba, l'autorité sur laquelle reposent les tribunaux de cette province et de connivence avec les membres du Gouvernement qui siègent ici sur les banquettes ministérielles. Il s'agit ici du ministre des Travaux publics et du ministre de l'Intérieur. Pour ne pas trop abuser de l'attention de cette Chambre et en venir à la preuve, la Chambre et le pays le savent, le premier ministre du Manitoba est sir Rodmond Roblin et l'organe ministériel à Winnipeg est le "Winnipeg Telegram". Or, dans ce journal ministériel, en date du 5 octobre, précisément sept jours avant le scrutin de Macdonald, parut ce qui suit:

Les coquins de la Saskatchewan à l'œuvre à Macdonald, déclare le premier ministre.

Sir Rodmund Roblin est entré en ville hier, retour du collège électoral de Macdonald, où il a fait la campagne la semaine dernière. A un reporter qui l'a interviewé à sa résidence, et lui a demandé ce qu'il pensait du résultat, sir Rodmond a répondu:

Je ne lirai que la partie qui a trait au cas que j'ai soumis à la Chambre.

Le fait est que la province de la Saskatchewan a entrepris de diriger l'élection de Macdonald et je mets en garde les électeurs de Macdonald contre ce que ces hommes feront ou tenteront de faire et je leur demande, aux libéraux comme aux conservateurs, de coopérer avec le procureur général ou le chef de la police provinciale pour que l'honnêteté et la décence puissent régner durant cette élection.

J'ai donné ordre à la police provinciale pour qu'elle arrête ces hommes et ils seront enfermés en prison aussitôt qu'ils essayeront d'accomplir la besogne dont ils sont chargés et je tiens à dire que parce qu'un homme est un membre du parlement provincial ou un ex-membre du parlement dans la Saskatchewan ou partout ailleurs, il n'empêchera pas la justice de suivre son cours.

Ces paroles furent suivies d'un discours que l'honorable Robert Rogers prononça à St. James, le lundi, 7 octobre et qui parut dans le "Winnipeg Telegram" du 8 octobre. L'honorable M. Rogers a dit, en partie:

Je sais que nous avons environ une centaine de *thugs* de la Saskatchewan qui se sont répandus dans la circonscription. Ils sont dans la division même de ce bureau de votes et nous les surveillons. Un des chefs de cette bande, un ami intime de M. Calder, a été arrêté aujourd'hui à Carman.

Dans les journaux de samedi, M. MacNutt a déclaré que M. Richardson allait l'emporter. M. MacNutt a évidemment cru qu'il était en Saskatchewan parce qu'il savait qu'il était entouré des *thugs* que M. Roblin a signalés. Le *thug* qui a été arrêté est venu dans la circonscription avec M. MacNutt. Il s'est installé à Carman pour une semaine et s'est enregistré sous le nom de Sullivan. Il y passa une semaine et se rendit ensuite à Winnipeg avec M. MacNutt. M. Sullivan, de Carman, descendit à un autre hôtel à Winnipeg et s'inscrivit sous le nom de Sutherland. Il était dimanche à cet hôtel et a eu des entrevues avec des manipulateurs grits d'élections et hier matin, lundi, il est retourné à Carman et s'est enregistré sous le nom de Sullivan, mais au moment où il commençait ses opérations, il fut saisi et il est maintenant sous les verrous. "Il y en a beaucoup d'autres qui le suivront", déclara l'orateur, au milieu des applaudissements.

Ces paroles furent suivies d'une note publiée en première page, dans le "Winnipeg Telegram" du 8 octobre:

On annonce les premières arrestations à Macdonald.

J. J. Sullivan, soi-disant de Melville, Sask., et organisateur libéral dans le nord

de la Saskatchewan, a été arrêté aujourd'hui à Carman. Il a été conduit à Winnipeg et amené devant le magistrat McMicken qui est chargé de juger les infractions à la loi des élections. Il fut renvoyé aux cellules. Des mandats ont été émis pour l'arrestation de sept autres agents d'élection à Macdonald.

Le "Winnipeg Telegram" du 10 octobre rapporte que sir Rodmund Roblin a dit, le 9 octobre, à Roland, en présence du ministre de l'Intérieur:

J'ai reçu cet après-midi un télégramme disant que deux coquins bien connus de la Saskatchewan, étaient maintenant à l'œuvre dans le district de Saint-Laurent. J'ai aussi pensé qu'il était dans l'intérêt public de demander la coopération de trois libéraux distingués de Winnipeg qui ont été assez bons pour me promettre leur aide si je pouvais leur montrer l'endroit où travaillaient ces artistes politiques. Dans ce but, j'ai adressé le message suivant à Edward Brown, à Edward Martin et à Frank O. Fowler, de Winnipeg.

Ces messieurs composaient le comité exécutif de M. Richardson, le candidat indépendant. Voici le texte du télégramme:

Deux manipulateurs d'élections de la Saskatchewan sont actuellement à Saint-Laurent. Ils sont inscrits comme étant Davidson et Friend. Voulez-vous, je vous prie, coopérer avec le département du procureur général pour aider à punir ces deux malfaisants agents d'élection.

(Signé): R. P. ROBLIN.

Sir Rodmond Roblin continue:

J'ai envoyé cette dépêche avant de m'être assuré que ces messieurs ne favoriseraient pas les méfaits de ces individus qui sont dans la province comme agents politiques. Je donne volontiers toute la force que peut avoir mon assurance et je crois que ces messieurs et tous les autres libéraux respectables de cette division électorale et de la province protesteront contre la bande d'agents qui ont été envoyés ici probablement par le gouvernement de la Saskatchewan.

Je ne fais pas d'affirmation vaine ou inconsidérée quand je dis qu'ils sont ici dans un but malhonnête.

Le nommé Sullivan qui voyage sous un autre nom que le sien, a avoué qu'il était le neveu du fameux capitaine Sullivan qui a ruiné le parti libéral par ses manipulations scandaleuses et outrageantes des élections d'Ontario.

Quand il fut arrêté et envoyé en prison, on a trouvé dans la poche de Sullivan de la Saskatchewan une liste complète de tous les électeurs métis de Carman et de la circonscription, ainsi qu'une liste des électeurs allemands et étrangers de Brunkill. Il avait marqué en face du nom de ces hommes certains signes hiéroglyphiques qui sans aucun doute étaient des renseignements pour lui, mais que nous n'avons pas encore été capables d'interpréter jusqu'à ce moment.

Monsieur l'Orateur, voilà ce que sir Rodmond Roblin apprit après avoir fouillé Sullivan et c'est là-dessus qu'il a justifié l'arrestation de Sullivan. Je demande à la Chambre si cela ne dépasse pas les limites de l'absurde de dire qu'un citoyen du Canada peut être arrêté parce qu'il a dans sa poche une liste complète des électeurs métis de Carman et de la circonscription, ainsi qu'une liste des électeurs allemands et étrangers de Brunkill et qu'il avait marqué certains signes hiéroglyfiques à côté de ces noms?

Le 10 octobre, sir Rodmond Roblin parlant à Carman avec mon honorable ami le ministre de l'Intérieur ici présent, a dit, d'après un compte rendu du "Telegram" de Winnipeg du 11 octobre:

La Saskatchewan prétend qu'elle a gagné une victoire en faveur de la réciprocité, mais cette victoire a été gagnée par le vote des Américains et des étrangers. Or, le gouvernement de la Saskatchewan a essayé par des moyens illégaux d'influencer le vote étranger dans Macdonald. Il y a eu des bandes de corrupteurs et de suborneurs venus de la Saskatchewan dans Macdonald. Quelques-uns se trouvaient ce soir-là dans la salle. On en avait mis plusieurs en prison et il y en aurait encore davantage avant que les élections soient terminées. On ne voulait pas se soumettre humblement à de telles insultes.

C'est-à-dire, monsieur l'Orateur, et je constate que mes honorables amis de la droite approuvent cette conduite que le premier ministre de la province de Manitoba, le chef du gouvernement qui tient en ses mains l'administration de la justice est considéré par ces messieurs qui sont ses amis, comme ayant le droit de faire face au public et de menacer les citoyens du Canada de les arrêter parce qu'ils exercent leur droit de liberté de parole au cours de la lutte d'une campagne électorale. Je prétends qu'une nouvelle ère a commencé pour le pays si cet état de choses doit durer.

Permettez-moi de vous dire en quelques mots, monsieur l'Orateur, comment se font les élections au Manitoba. D'abord, on établit les listes des électeurs. Naturellement, le gouvernement a à sa disposition les moyens de faire inscrire sur les listes les noms de ses partisans ou des amis de ses partisans, dont quelques-uns sont en vie et d'autres sont trépassés. En d'autres termes, il y a possibilité pour le gouvernement de charger les listes et quiconque a suivi la carrière du gouvernement actuel dira qu'il n'a pas perdu un instant l'occasion de profiter de cette possibilité. En réalité, il m'a été déclaré que dans la liste des électeurs de Carman, où Sullivan a été arrêté, il y avait entre dix-sept et vingt-cinq noms d'une bande d'employés de téléphone du gouvernement provincial qui ne demeuraient ni à Carman, ni dans les environs, qui, suivant toute probabilité, ne votaient pas à Carman le jour des élections, mais une fois Sullivan en prison et d'autres scrutateurs libéraux effrayés et éloignés des bureaux de vote, il n'y avait aucune raison au monde pour que ces dix-sept employés du téléphone n'allent pas voter à Carman, bien que leur présence

réelle soit à l'autre extrémité de la province.

A Saint-Laurent, où la même chose eut lieu, l'agent du candidat indépendant, M. Sifton, fut arrêté immédiatement avant l'élection On ne lui permit pas de téléphoner au comité central pour annoncer son arrestation. Le bureau de vote fut laissé sans représentant et naturellement il n'y eut pas de difficulté à établir une magnifique majorité en faveur de la loyauté à l'empire. Il en fut ainsi dans toutes les circonscriptions de la province, et celui entre les mains de qui repose l'autorité pouvait déclarer que la liberté de parole n'était pas tolérée dans cette circonscription ni dans cette province sous peine d'emprisonnement et je vous demande si, dans ces conditions, il était difficile d'élire un adversaire de la réciprocité ou de maintenir la dignité de l'empire britannique.

Afin de prouver ce que j'ai dit je vous demanderai d'avoir un peu de patience pendant que je lirai les copies d'affidavit signées par ceux qui ont été arrêtés en vertu de la suspension du droit qu'un simple citoyen britannique a de pouvoir parler librement et de jouir de sa liberté personnelle. Les quatre hommes dont je veux parler à la Chambre, sont J. J. Sullivan, D. H. Walkinshaw, W. B. Sifton et R. J. A. Prince.

Voici l'affidavit de Walkinshaw:

Puissance du Canada,
Province du Manitoba.

Arrestation de D. H. Walkinshaw, à Rathwell (Man.), par la police provinciale du Manitoba, en exécution d'un mandat signé par un certain Chad, le 9 octobre 1912.

A savoir.

Je soussigné, Donald H. Walkinshaw, de la ville de Winnipeg, dans la province de Manitoba, agent, déclare solennellement:

1. Que le document ci-joint et marqué annexe "A" à cette déclaration et signé par moi est un exposé énumérant les circonstances de la dite arrestation.

2. Que toutes les allégations contenues dans le dit document sont exactes en substance et en fait.

Et je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment et en vertu de la loi de la preuve au Canada.

Déclaré devant moi dans la ville de Winnipeg, dans la province de Manitoba, ce 2e jour de novembre A.D., 1912.—J. A. Wilton, notaire public dans et pour la province de Manitoba,

DONALD H. WALKINSHAW.

Ceci est l'annexe "A" dont il est question dans la déclaration de D. H. Walkinshaw cijointe et faite devant moi le 2e jour de novembre A.D., 1912.

J. A. WILTON, notaire public.

Je suis né à Toronto, il y a vingt-six ans, mais j'ai passé les sept dernières années au Témiskaming, Ontario, où j'étais engagé dans des affaires personnelles, et j'ai toujours pris une part active aux affaires du parti libéral dans cette région. Immédiatement avant de me rendre dans l'Ouest, vers la mi-septembre, j'ai été occupé à l'organisation et à la correction de la liste des électeurs d'Ontario, sous la direction de M. Inwood, secrétaire provincial de l'association libérale. Ce travail terminé, je suis venu dans l'Ouest avec l'idée de trouver de l'occupation à Winnipeg, et naturellement, dans l'espace de quelques jours je fus connu au comité central libéral où on me parla de l'élection qui devait avoir lieu dans quelques semaines à Macdonald.

M. Richardson qui était le candidat indépendant et qui avait pris pour programme "la réciprocité et des marchés plus étendus" me demanda de travailler à son élection. Comme j'étais peu occupé dans le temps, j'acceptai et je lui donnai mes services gratuitement. Loin d'être un mercenaire payé par le parti, comme l'ont prétendu nos adversaires, mon zèle pour la cause m'a entraîné dans des dépenses assez considérables.

Le lundi, 30 septembre, je me rendis à Rothwell pour me mettre au courant de l'organisation dans cette partie du comté. Accompagné d'Adam Forbes, un marchand de la localité, je me mis à solliciter des suffrages des électeurs, de porte en porte. J'obtenais un tel succès que je m'attirai l'inimitié de nos adversaires. Bien que deux ou trois étrangers conservateurs fussent employés au même travail dans Rothwell, je constatai qu'ils ne se donnaient guère de mal pour gagner les électeurs à leur cause; ils s'employaient plutôt à fabriquer des histoires sur mon compte et à m'attribuer toute sorte de mauvais desseins, pour me faire mal voir de la population. Malgré tout j'ai toujours été courtoisement reçu par tous les cultivateurs chez lesquels je me suis présenté; ils ont toujours écouté patiemment mes arguments et je suis intimement convaincu que la majorité de la population agricole est persuadée que des relations commerciales plus libres avec l'Angleterre et les Etats-Unis seraient avantageuses à l'Ouest. Ces cultivateurs nous auraient volontiers donné leur appui, sans les influences néfastes mises en œuvre par la coalition Roblin-Rogers.

Le jour de mon arrestation, le 9 octobre, j'avais employé la journée à solliciter des suffrages dans les environs de Indian-Ford, au nord de Rothwell; à mon retour à ce dernier endroit, vers six heures, je trouvai un homme de la police à l'hôtel. Il voulait bien me laisser prendre mon souper avant de chercher à me molester. J'étais à peine sorti de la salle à manger qu'il m'invita à passer dans une autre pièce et après m'avoir demandé si j'étais M. Walkinshaw, il m'annonça qu'il était porteur d'un mandat d'arrestation contre moi. Le nom de ce constable est A. C. Ross. Je lui demandai s'il avait l'intention de m'arrêter et il répondit que cela ne faisait pas le moindre doute. Je demandai à voir le mandat mais il répliqua que cela n'était pas nécessaire. Comme j'insistais, il me fit monter à sa chambre, en compagnie de deux de ses aides et il me fit voir le mandat qui avait été lancé par Paul Kane, juge de paix, de Rothwell, sur la plainte de C. C. Chad, de Saint-James.

Il était dit dans le mandat que j'étais accusé d'avoir violé l'article 269 de la loi fédérale

concernant les élections. Je voulus savoir au juste ce que l'on me reprochait et sa réponse fut que je le saurais assez tôt.

Je contestai son droit de m'arrêter sur une plainte formulée en termes aussi vagues, mais à cela il opposa qu'il n'avait rien à y voir, que ses ordres étaient de m'arrêter et qu'il espérait que je le suivrais sans résistance. Après cela Ross me fouilla, m'enleva mes papiers, mon argent, ma montre, en un mot, tout ce que j'avais sur moi. Il s'empara même de mon sac de voyage et comme je lui demandais la permission de régler ma note d'hôtel, il chargea un de ses aides de s'enquérir de ce que je devais. La somme due fut payée et l'hôtelier me remit un reçu.

Ross me prit ensuite par le bras et me conduisit à la gare; il prit un siège à mes côtés, dans la salle d'attente, jusqu'à l'arrivée du train, environ une demi-heure plus tard. Pendant tout le temps, Ross fit preuve d'un zèle outré et répondit grossièrement à plusieurs de mes amis que mon arrestation intéressait. Il leur intima l'ordre de s'éloigner et de s'adresser directement à lui. Ross et un de ses aides m'accompagnèrent sur le train à destination de Winnipeg.

A notre arrivée à Winnipeg, J. W. Wilton, un avocat, voulut me donner quelques conseils mais le détective l'éloigna en le menaçant de lui faire son compte. On me fit monter en toute hâte dans une automobile qui attendait et je fus conduit à toute vitesse à la prison provinciale où des dispositions étaient prises pour me recevoir. A mon arrivée, je fus fouillé de nouveau et le détective remit mes effets entre les mains des autorités de la prison, et je signai un reçu qu'on me demanda.

Je demandai alors à m'entretenir avec mon avocat, mais cette permission me fut refusée sous prétexte qu'il était plus de onze heures. On me conduisit alors dans le quartier réservé aux détenus et je reçus l'ordre de me dévêtir et de déposer mes vêtements sur un banc, dans le corridor. Après m'être conformé à cet ordre, je fus introduit dans une cellule et enfermé pour la nuit.

A six heures le lendemain matin, j'entendis résonner un timbre et quelqu'un me cria brutalement de me lever. La porte de la cellule fut ouverte et je pus prendre mes vêtements pour m'habiller. Tous les autres détenus portaient la livrée de la prison et leurs vêtements étaient entassés pêle-mêle avec les miens dans le corridor. Les portes des cellules furent refermées et quelqu'un m'apporta dans un vase d'étain du gruau sans lait, un morceau de pain sec, du thé dans un goblet en ferblanc, sans sucre ni lait. Tout cela me fut présenté par une ouverture pratiquée dans la porte grillée, et constituait le menu régulier du déjeûner des prisonniers. N'étant pas habitué à cette nourriture, il me fut impossible d'en manger. Peu de temps après, un autre gardien ou geôlier se présenta et me conduisit dans un autre quartier et m'enferma dans une cellule, en disant que j'y serais plus tranquille.

On me garda ainsi enfermé jusqu'à dix heures moins vingt minutes et on me conduisit ensuite au greffe où m'attendait mon avocat, M. McMurray. Je lui avais à peine serré la main lorsqu'on me fit entrer dans une autre pièce où je fus pesé et mesuré; on prit mon signalement et on me demanda mon nom, mon adresse, mon âge, ma profession. On alla même jusqu'à me demander si j'avais déjà subi quelque condamnation.

On me remit ensuite entre les mains d'un détective provincial qui m'entraîna au dehors. Au moment de franchir la porte je demandai si l'on ne me permettrait pas de voir mon avocat. Pour toute réponse le détective me dit qu'il avait des ordres. Un taxi-cab nous attendait devant la prison. Mon avocat voulut monter dans la voiture et faire le trajet en ma compagnie, mais il en fut empêché par le détective. J'ai appris depuis que le directeur de la prison provinciale avait dit à mon avocat qu'il pourrait prendre place à mes côtes, dans le taxi-cab, mais ce n'était évidemment qu'une ruse, puisque cette permission lui fut ensuite refusée. Je fus conduit rapidement à la gare du Nord-Canadien et mis à bord du train à destination de Portage-la-Prairie. Ce n'est toutefois que sur le train que j'ai su où l'on me conduisait.

En arrivant à Portage, le détective me conduisit directement à la prison provinciale. Il expliqua aux autorités qui j'étais et on lui répondit que j'étais attendu. Après les inscriptions usuelles, on me conduisit dans le quartier des détenus et on m'enferma dans une cellule jusqu'après le dîner. Le dîner, dans cette prison, consistait en une soupe claire, sentant la graisse, une pomme de terre cuite au four, un morceau de pain sec, un gobelet de mauvais thé sans sucre ni lait.

Après le dîner, je fus conduit à la cour de police devant le magistrat Marshall. Cette première comparution m'a paru être faite à huis clos; les seules personnes présentes étaient le magistrat, le substitut du procureur, le détective qui m'avait amené et un membre de la police de la localité. Le magistrat prit connaissance de l'accusation; ce n'était qu'une répétition de la vague accusation contenue dans le mandat d'arrestation, en vertu de l'article 269. Le substitut du procureur F. G. Taylor, expliqua alors que les documents et les pièces concernant cette affaire ne lui étaient pas encore parvenus et demanda une remise de la cause jusqu'au samedi après-midi, 12 octobre, afin d'avoir le temps de se préparer.

Le magistrat se disposait à accéder à cette demande lorsque je me décidai à intervenir. Je demandai au magistrat s'il oserait prendre sur lui de me condamner à subir un procès en l'absence de toute accusation précise. Comme il ne répondait pas, je demandai à être remis en liberté sous caution. Il se retourna du côté du substitut du procureur, M. Taylor, et lui demanda ce qu'il en pensait. Ce dernier répondit qu'il ne pouvait pas être question de me faire subir mon procès ce jour-là, vu que je n'avais pas d'avocat pour me défendre, mais que l'affaire était tellement grave que je ne pouvais pas être remis en liberté sous caution. Sans plus de commentaires, le magistrat, M. Marshall, me renvoya en prison jusqu'au samedi, 12 octobre, à 2 heures de l'après-midi.

Je fus reconduit à la prison provinciale par le détective, et je fus enfermé dans une cellule comme un vulgaire criminel ; j'ai été astreint au règlement ordinaire de la prison quant aux repas, au coucher, à la réclusion, etc., comme la première fois. A mon retour à la prison je demandai de nouveau à com-

muniquer avec mon avocat et on me permit de l'appeler par le téléphone. Quelque temps après on me fit sortir de ma cellule et on me conduisit au greffe où je pus m'entretenir quelques instants avec mon avocat. Il me promit de faire tout ce qui serait possible de faire pour obtenir mon élargissement sous caution, mais il m'avoua qu'il n'espérait guère réussir, vu les mauvaises dispositions de ceux qui représentaient la poursuite.

Je ne revis mon avocat que quelques minutes avant de partir pour la cour, le samedi après-midi. Il m'apprit qu'il n'avait rien obtenu au sujet du cautionnement, mais qu'il espérait obtenir mon élargissement, après la comparution devant le magistrat. Je fus conduit à la cour de police par un des gardes de la prison et l'affaire fut appelée de nouveau. Le substitut du procureur, M. Taylor, donna lecture d'un téléphone du chef de la police provinciale. Ce dernier demandait une nouvelle remise de l'affaire jusqu'au mercredi ou au jeudi de la semaine suivante pour avoir le temps de faire venir des témoins. Cette demande fut accordée par la cour.

Mon avocat demanda alors qu'une accusation précise fut portée ou déposée et s'éleva fortement contre les termes vagues de la plainte en vertu de laquelle j'avais été arrêté. Le substitut du procureur, M. Taylor, repondit que les pièces du dossier ne lui étaient pas parvenues et qu'il ne connaissait rien de plus de l'affaire que ce qu'il y avait dans le mandat d'amener. Or, le jeudi précédent, le même M. Taylor avait déclaré que l'accusation était trop grave pour que le prisonnier fut remis en liberté sous caution. Mon avocat revint à la charge et demanda à la cour d'accepter un cautionnement. Après s'être consulté avec le substitut du procureur, le magistrat décida d'accepter deux cautions pour $1,000 chacun et le cautionnement du prisonnier, pour $2,000, soit un cautionnement de $4,000.

Comme nous n'avions pris aucune disposition pour fournir un pareil cautionnement, je fus conduit à la prison provinciale où je demeurai enfermé jusqu'au samedi, à huit heures du soir. On m'avait apporté mon souper et je m'étais mis au lit, conformément au règlement de la prison ; il était huit heures moins quelque minutes, lorsqu'un des employés vint me dire de me lever et de m'habiller, car on devait me conduire à la cour pour régler l'affaire du cautionnement. Après m'être habillé, je me rendis à la cour, en compagnie de mon gardien, et mes amis de la localité fournirent le cautionnement exigé. Je me rendis immédiatement à l'hôtel et le lendemain matin, je retournai à Winnipeg.

Le jeudi suivant, c'est-à-dire aujourd'hui, mon avocat, M. McMurray, se mit en communication avec M. Taylor, le substitut du procureur et lui demanda de faire entendre la cause le plus tôt possible, pour en finir. M. Taylor téléphona aux autorités à Winnipeg pour savoir si elles entendaient continuer la poursuite. Après cette consultation M. Taylor se rendit à la demande de M. McMurray. En l'absence du magistrat Marshall, le maire Garland monta sur le banc. Le substitut du procureur demanda que la plainte fut renvoyée, vu qu'il n'avait aucune preuve à fournir contre l'accusé.

L'hon. M. OLIVER.

Mon avocat demanda et obtint mon acquittement.

J'ignorais alors, et j'ignore encore la nature de l'accusation portée contre moi. Le nommé Chad qui a porté plainte s'était donné comme appartenant à la police provinciale, mais aux bureaux de la police on déclare ne pas le connaître et jusqu'à présent nous n'avons pas réussi à découvrir sa retraite. Dans les cercles de la police et dans les journaux de l'opposition, on affecte de parler de cette affaire comme d'un bon tour qui m'aurait été joué, comme d'une chose dont je n'ai pas le droit de me plaindre.

D. H. WALKINSHAW.

Cela équivaut à dire qu'on a exigé un cautionnement de $4,000 pour remettre en liberté provisoire un homme contre lequel il n'y avait pas l'ombre d'une preuve pour motiver son arrestation et encore moins son internement dans une prison. Le seul crime de M. Walkinshaw consistait dans l'exercice du droit de la liberté de parole; pour avoir exercer ce droit, il a été privé de sa liberté.

Je donnerai maintenant lecture de la déposition assermentée de Rosario J. A. Prince, en date du 6 novembre. 1912

Province du Manitoba,
Canada.

Arrestation de Rosario J. A. Prince, avant l'élection tenue dans la division électorale de Macdonald, le 12 octobre 1912, laquelle arrestation a été opérée le 11 octobre 1912.

Savoir:

Je, Rosario J. A. Prince, de la ville de Saint-Boniface, dans la province du Manitoba, étudiant en droit, déclare solennellement:

1. Que je suis le nommé Rosario J. A. Prince qui a été arrêté à la date ci-haut mentionnée,

2. Que, ci-joint et marqué pièce "A", est un document qui est ma déposition et contient toutes les circonstances ayant trait à la dite arrestation.

3. Que toutes les déclarations contenues dans ledit document sont, en substance et en fait, véridiques.

Et je fais cette déclaration solennelle croyant en conscience qu'elle est véridique et connaissant qu'elle a la même valeur et comporte le même effet que si elle était faite sous serment et en vertu de la loi de la preuve du Canada.

Déclaré devant moi en la cité de Winnipeg, province du Manitoba, ce sixième jour de novembre, A.D. 1912.

J. W. WILTON,
Notaire public du Manitoba pratiquant dans cette province

R. J. A. PRINCE.

Arrestation de R. J. A. Prince.

Ceci est la pièce "A" mentionnée dans la déposition de Rosario J. A. Prince, attestée devant moi à Winnipeg, ce sixième jour de novembre 1912.

J. W. Wilton,
Notaire public du Manitoba, pratiquant dans cette province.

Je suis allé à Cardinal, le lundi 7 octobre, pour prendre part aux élections. Le jour suivant, le mardi 8 octobre, je me suis rendu en voiture à Notre-Dame-de-Lourdes avec Cyrille Rozier en vue d'organiser une assemblée que nous devions convoquer à cet en-

droit ce soir-là. A notre arrivée, nous avons fait halte à une maison de pension tenue par Paul Fries. Nous y avons pris le dîner et sommes partis sans payer; de là, nous avons procédé dans la campagne. Plus tard nous sommes revenus et avons préparé la salle de l'assemblée, puis avons pris le repas du soir chez Paul Fries.

Après souper nous nous sommes présentés pour payer les repas et je n'avais pas de billets de banque de moindre valeur que $10. Rozier paya les repas. Plus tard, avant de partir le soir, lorsque les chevaux furent attelés et qu'ils attendaient à la porte, j'ai payé Fries en partant pour le logement des chevaux. Il n'avait pas de monnaie et fut en chercher dans la maison. Je lui dis en riant, "Ne dites pas que je vous donne cet argent pour vous empêcher de voter". Dans quelques instants, il revint avec la monnaie et me remit $9.50. Un homme du nom de Laboret était avec moi quand il me remit la monnaie.

Nous sommes retournés à Cardinal ce soir-là et j'ai continué mon travail à set endroit. Je savais que l'on m'épiait continuellement. Dans l'hôtel, à Cardinal, toute la semaine, des détectives ont surveillé tout ce qui se faisait. Au cours de la semaine, plusieurs fois, différentes personnes m'ont dit que je serais arrêté. Finalement, jeudi soir, après l'assemblée des conservateurs tenue par A. Potvin à Lourdes, et à laquelle M. Gauthier adressa la parole pour nous, j'ai été, une fois encore, averti par Paul Fries, dans son écurie que l'on m'arrêterait le lendemain. Fries me dit qu'un nommé Dixon lui avait demandé de paraître contre moi sous prétexte d'avoir reçu de l'argent. A ceci, je répondis que je ne m'en occupais pas, que l'on ne pouvait m'arrêter parceque je n'avais rien fait de mal.

Un jeune homme des plus innocents—bien qu'il demeurait dans la province du Manitoba, je puis dire qu'il était jeune et que c'est pourquoi il n'en connaissait pas plus long. Il en connaît plus long maintenant.

Fries insista en disant: "Je veux vous dire que Dixon veut vous faire arrêter et veut que je paraisse en témoignage," j'ai dit: "Mon cher monsieur, je ne vous connais pas." Puis, il reprit: "Si vous êtes arrêté, demandez-moi et je viendrai vous aider à sortir."

Je suis revenu à Cardinal ce soir-là et j'ai fait comme s'il n'y avait eu aucune machination à l'œuvre contre moi, mais j'avais une idée que je ne serais pas laissé en paix vu que les paroles et les actions de Fries me paraissaient étranges. Finalement, vendredi matin, Frank Chittick me prit à part et me demanda d'aller à sa chambre. Puis il dit que j'étais sous arrêt, et comme je protestais ne voulant pas aller à sa chambre, il me fit voir un mandat d'arrestation qui avait été lancé contre moi, je lus le mandat qui avait été signé par deux juges de paix. L'une des signatures m'a paru être celle d'un nommé Defromant et l'autre celle de Louis Fouasse. Le nom de Defromant avait été biffé, et M. Fouasse semblait avoir prêté serment. Ceci m'a donné une idée que le mandat pouvait avoir été assermenté en blanc.

Peu de temps après mon arrestation, A. C. Ross, détective provincial vint à moi accompagné d'un homme appelé Frank Turcot. Alors, j'ai essayé de téléphoner à Winnipeg pour avertir l'exécutif que j'étais arrêté, mais Ross, détective provincial, vint à moi accom- Quelques minutes plus tard le téléphone sonna et quelqu'un me demanda. On me permit de répondre au message, probablement parce que l'on croyait que je ne pouvais faire rien de plus. C'était l'exécutif qui m'appelait et je l'avertis de mon arrestation. J'ai demandé à Ross où il allait m'amener, et il me dit; "à Winnipeg," ainsi, je dis à l'exécutif que je revenais à Winnipeg. Alors, on m'a malicieusement trompé, car je fus amené à Morden par le détective A. C. Ross qui manqua à sa parole, car il eût pu m'amener plus facilement à Winnipeg qu'à Morden, vu que le train de l'Ouest à destination de Winnipeg passait dans une heure. Après avoir fini de téléphoner, j'ai protesté de mon arrestation en présence d'environ vingt personnes, et demandé que mon procès fût passé de suite, soit à Cardinal ou à Notre-Dame-de-Lourdes, où le mandat avait été assermenté et devant le juge de paix qui l'avait assermenté, mais ce fut en vain, et ils me fouillèrent et prirent toutes les pièces et tous les documents qu'ils purent trouver.

J'avais sur ma personne tous les documents du scrutin de la région environnante et j'ai cherché à les donner à M. Gauthier, mais A. C. Ross s'y refusa. Au moyen de ce stratagème tout le travail d'organisation de notre parti était neutralisé.

A partir de Cardinal nous avons pris les chars pour nous rendre à Somerset, et de Somerset nous avons pris le train à destination de Miami où le détective Ross engagea une voiture à quatre places et nous conduisit à Morden, situé à 18 milles de distance. En route pour Morden, le détective Ross tint un langage diffamatoire contre le parti libéral et l'ancien gouvernement libéral et à ceci je n'ai fait que répondre que je serais vengé un jour du mal qu'on une faisait.

Quand nous arrivâmes à Morden il était environ six heures et demie du soir. On m'amena à la prison et m'enferma dans un cachot. Quelque temps après on m'offrit à manger, et lorsque j'insistai pour avoir autre chose que du pain et de l'eau, on m'apporta des biscuits au gingembre, et ce fut tout ce que j'eus ce soir-là et l'on me fit payer ce que j'avais eu. Puis-on me fit venir et l'on me lut l'accusation qui était d'avoir donné $10 à Paul Fries le mardi afin de l'empêcher de voter. A ceci j'ai plaidé non-coupable, et la cause fut remise au lendemain à 4 heures p.m., et l'on me ramena à mon cachot.

Je demande à la Chambre de tenir compte de ce détail important.

Peu de temps après le détective Ross l'interviewa, il avait une liste de noms qui, disait-il, se trouvait dans mon registre lorsqu'il me l'avait enlevé. A cette liste figurait le nom de Paul Fries; en face de ce nom était le signe—$10. J'ai dit à M. Ross que c'était la première fois que je voyais cette liste et que ce qui s'y trouvait écrit n'était pas de ma main. Il affirma de rechef le contraire, que j'étais accusé d'un délit très sérieux et que ces gens-là possédaient tous mes livres et tous mes docu-

ments, le tout constituant une preuve très forte contre moi, mais qui si je plaidais culpabilité, on me laisserait partir sans aucune difficulté et qu'on ne ferait rien contre moi. Froissé de l'impudence d'un homme qui voulait de cette façon jouer avec mon honneur j'ai nié avec énergie l'accusation; je lui ai dit que je n'étais pas coupable et que j'attendrais jusqu'à ce qu'on me rendit justice. C'est ce qui se passait cette nuit-là, mais le matin on recommença le jeu de la veille. Le geôlier, fut le premier à se présenter devant moi; en ouvrant la porte de ma chambre il me dit que l'accusation qui pesait sur moi était des plus sérieuses et que si je consentais simplement à plaider culpabilité on me laisserait partir. Je refusai absolument de l'écouter. Arriva ensuite Jack Kennedy, le propriétaire d'un des hôtels de l'endroit. Lui aussi essaya d'obtenir de moi que je plaidasse culpabilité disant que cela vaudrait mieux pour moi, que je pourrais sortir en toute liberté et qu'il verrait à ce qu'on ne me causa aucun préjudice; que, dans le cas contraire, on me retiendrait sous bonne garde durant un temps prolongé et que je pourrais recevoir une sentence très sévère. M. Kennedy revint à la charge: cet exemple fut suivi par deux geôliers ou détectives, mais je restai ferme. Après cela ces cinq individus se réunirent ensemble pour m'engager fortement à m'avouer coupable. Ils disaient que je recouvrerais ma liberté si je voulais simplement m'avouer coupable, mais une fois encore je restai ferme.

A quatre heures de l'après-midi on m'amena à la cour que présidait alors le magistrat Morden. On me lut l'acte d'accusation et à nouveau je plaidai non culpabilité. Le magistrat déclara que je devais retourner en prison et que la cause ne serait entendue que le jeudi suivant à la demande de M. Bowen, représentant de la couronne. M. H. McConnell, l'avocat, se leva alors pour demander qu'on me remit en liberté sous caution. Le magistrat refusa cette requête; M. McConnell insista mais le magistrat ne voulut rien entendre et je dus retourner en prison. Un peu plus tard je fus surpris quand le geôlier revint à ma cellule pour me ramener devant le tribunal y signer les documents m'admettant à caution. Tout d'abord je fus une peu étonné, vu que je ne connaissais pas qui étaient ceux qui allaient me prêter leur aide, mais je constatai qu'ils étaient anxieux de me remettre en liberté; c'est pour cela que je signai les documents et l'on me relâcha.

C'est là tout ce qui s'est passé; je retournai chez moi le lundi suivant et je revins à Morden le jeudi pour le procès. Ma cause fut entendue alors par les juges Morden et Jicklie. La poursuite n'était représentée que par M. Rowen, le substitut du procureur qui demanda un nouvel ajournement de la cause. Voici les termes mêmes dont s'est servi le magistrat Morden en renvoyant la cause:

Avant de rayer cette cause, j'aimerais dire qu'elle est entièrement absurde, car l'une ou l'autre de ces deux choses est vraie. On n'aurait jamais dû mettre en état d'arrestation ce jeune homme, ou bien la Couronne aurait dû être en posture de prouver les accusations qu'elle portait contre lui. Elle n'est pas prête à faire cette preuve et il ne reste qu'une seule conclusion à tirer, c'est de renvoyer cette poursuite. Le temps n'a certainement pas manqué pour préparer la preuve. La Couronne devait, s'il existait réellement matière à poursuite, être prête à procéder dans cette cause. Il n'existe absolument pas de motif pour un ajournement. Il n'y a pas d'excuse pour que cette cause soit continuée davantage et c'est pourquoi je la renvoie.

M. William Manaham, mon avocat, demanda certificat du renvoi de cette poursuite et le magistrat déclara qu'il accédait volontiers à cette requête; le lendemain je recevais ce document.

L'acte d'accusation porté contre moi se lisait ainsi:

R. Dixon,
Cité de Winnipeg,
A Notre-Dame-de-Lourdes.
Mardi, le 10e jour d'octobre 1912.

J'ai raison de croire et je crois que mardi, le huitième jour d'octobre à Notre-Dame-de-Lourdes, Rosario Prince a donné à Paul Fries, de Notre-Dame-de-Lourdes susdit, la somme de $10 sur la promesse dudit Paul Fries de ne pas voter ni d'user de son influence dans l'élection prochaine de la division de Macdonald.

Louis Fonasse,
Juge de paix.

(Signé): ROLAND DIXON.

Après le renvoi de la poursuite, je rapportai mon livre et mes documents ainsi que les certificats des présidents du scrutin que je détenais avant mon arrestation. Chaque page de mon calpin contenait des notes; elles portaient toutes les initiales "A.C.R.", qui étaient celles de A. C. Ross; le nom de Paul Fries se trouvait dans mon calpin, comme simple référence, mais il n'y avait pas de chiffre 10 en face de ce nom.

R. J. A. PRINCE.

Que la Chambre me permette d'appeler son attention sur le fait qu'on a évidemment tenté d'effrayer ce jeune homme, pour l'engager de s'avouer coupable d'une faute qu'il n'avait pas commise—j'ignore si je devrais qualifier ou non de faux cet acte-là, mais les représentants de la loi lui ont soumis des documents qui avaient été pris sur sa personne, disaient-ils, en faussant délibérément la vérité, puisque ces écrits avaient été préparés par ces soi-disant fonctionnaires de la loi dans le seul but de l'impressionner. Je suis certain que ces soi-disant fonctionnaires de la loi étaient sous l'impression qu'étant données sa jeunesse et son inexpérience, ce jeune homme tomberait dans leurs filets et avouerait une faute qu'il n'avait pas commise, ce qui excuserait leur acte. Je demande aux membres de la Chambre s'ils n'ont jamais lu dans l'histoire du pays le récit de procédures plus outrageantes que celles qu'on relève dans le cas de ce jeune homme. Je prierais le très honorable premier ministre et les membres du Gouvernement de me dire s'il n'existe pas une différence très sensible entre les cas que j'ai mentionnés et qui se rapportent à l'élection de Macdonald et tous autres cas dont nous avons entendu parler lors d'aucune autre élection au Canada.

Je veux aussi donner lecture des déclarations faites sous serment par W. B. Sifton:

Province du Manitoba,
A savoir:
Dans l'affaire de l'élection partielle tenue dans la circonscription électorale de Macdonald, le 12e jour d'octobre 1912.
Affidavit de W. B. Sifton.

Moi, William Blake Sifton, de l'arrondissement postal de Mannitonas, province du Manitoba, cultivateur, je prête serment et déclare ce qui suit:

1. Avant le 12e jour d'octobre, n'ayant aucun emploi particulier pour m'occuper, je vins à Winnipeg et me rendis au comité central de régie de M. Richardson, où j'offris mes services pour l'élection partielle.

2. Ayant habité le Manitoba pendant à peu près trente-cinq ans, j'en avais passé une vingtaine au bord du lac Manitoba et aux environs de Saint-Laurent. Comme je connaissais bien les habitants de Saint-Laurent et du voisinage, le comité me pria de surveiller le travail d'organisation en cet endroit pour le compte du candidat indépendant, M. Richardson.

3. Dans l'après-midi du mardi, 8 octobre, je quittais Winnipeg par le train du Nord-Canadien pour me rendre à Saint-Laurent, où j'arrivais le soir à 6 heures 25 ou à peu près. Je passai le reste de la soirée du 8, la journée entière du mercredi, 9, ainsi que la soirée de ce même jour à aller visiter mes vieux amis de Saint-Laurent, que je connaissais depuis une vingtaine d'années, m'efforçant de faire comprendre à ceux que je rencontrais pourquoi ils devaient appuyer la candidature de M. Richardson. Le jeudi, 10, je prenais une voiture et je parcourais le territoire situé au nord-est de Saint-Laurent, où je constatai qu'un bon nombre de mes amis avaient quitté le village pour aller s'établir dans la campagne. Je revenais à Saint-Laurent le même soir.

4. Le vendredi, 11, je passai l'avant-midi au village, et comme j'allais partir pour Oak-Point, qui se trouve à sept milles de là et où je n'étais pas encore allé, au moment où je prenais le train, quelqu'un qui se trouvait derrière moi me saisit par le bras. Je me retournai et aperçut un personnage — on m'a appris depuis qu'il se nomme Jarvis — qui me dit qu'il était agent de la police provinciale. Jarvis tenta de me faire descendre de force sans avoir exhibé de mandat et sans me prévenir qu'il en avait un, mais je résistai et il ne put me faire descendre. Finalement, je parvins à m'arracher des mains de Jarvis. Je sautai alors à bas du train afin de savoir pour quelle raison il me dérangeait ainsi. Je m'approchai de Jarvis et le priai de m'expliquer pourquoi il s'était saisi de ma personne sur le train. "J'ai un mandat pour vous," me dit-il, et aussitôt il exhiba le mandat, disant en même temps qu'il était agent de la police provinciale.

5. Un autre personnage—j'ai appris depuis qu'il se nomme Thomas Steadman, de Winnipeg — se tenait aux côtés de Jarvis au moment où celui-ci m'empoignait comme j'allais monter en voiture, et j'entendis Steadman dire à Jarvis de me jeter à bas du train. Ce même personnage, Steadman, se trouvait aux côtés de Jarvis quand je m'approchai de ce dernier pour lui demander une explication.

6. Quand Jarvis eut exhibé le mandat, il se mit à en donner lecture, et je lui dis que je préférais le lire moi-même; il me le tendit et je le lus attentivement, après quoi je le rendis à Jarvis.

7. Après avoir rendu le mandat à Jarvis, je dis à ce dernier et à Steadman qu'ils étaient tous deux, à mon avis, des mercenaires du gouvernement, à quoi Steadman répondit: "Nous avons l'autorisation."

8. Je dis alors à Jarvis que je ne savais si je devais me soumettre au mandat ou de m'en pas occuper du tout, ou quelque autre chose dans ce sens; il me renvoya à Steadman qui vint immédiatement se placer à côté de moi.

9. Je dis à Steadman: "Je ne sais quel est votre nom, je le saurai vraisemblablement plus tard; mais je ne me laisserai pas fouiller et je n'irai pas en prison." — "On a besoin de vous à Winnipeg," me répondit Steadman, "et vous devrez y aller." Tout cet entretien eut lieu sur le quai de la gare de Saint-Laurent.

10. Quand Steadman m'eut ainsi répondu, il se retira à l'écart avec Jarvis, eut avec lui un entretien secret, après quoi ils revinrent vers moi et nous entrâmes tous trois dans la gare. Je savais que le comité central comptait sur moi pour surveiller les intérêts de M. Richardson à ce bureau de vote le jour du scrutin: c'est pourquoi je jugeai absolument nécessaire d'expédier une dépêche aux membres de ce comité pour les prévenir de mon arrestation, afin qu'ils puissent envoyer quelqu'un par le train de 4 heures ce jour-là pour me remplacer. Je me dirigeai vers le guichet de la gare et demandai un paquet de formules de dépêches. Le chef de gare m'en donna un, je rédigeai une dépêche annonçant au comité de régie qu'on m'avait arrêté et lui demandant de s'occuper du bureau de vote. Je tirai de mon gousset une pièce de vingt-cinq cents que je glissai au chef de gare en même temps que je lui remettais ma dépêche. Le chef de gare prit la dépêche et la pièce de monnaie, et allait se mettre à expédier la dépêche quand Steadman, pénétrant dans son bureau particulier, lui mit la main sur l'épaule et lui dit assez haut pour que je pusse l'entendre: "En ma qualité d'agent de police, j'exige que vous n'expédiez pas cette dépêche; cet homme est en état d'arrestation." Le chef de gare me rendit mon argent que je ne voulais pas reprendre, mais il me dit que je ferais aussi bien de le reprendre, puisqu'il ne pouvait pas expédier la dépêche.

Au Manitoba, on le voit, on sait assez bien arranger les choses.

11. Steadman et Jarvis m'accompagnèrent alors à la chambre que j'occupais à l'hôtel et m'y gardèrent toute la nuit. Ils ne me permirent pas d'en sortir un seul instant, et le lendemain matin, vers sept heures, nous quittions l'hôtel, les deux agents et moi, et prenions le train de Winnipeg. Jarvis m'accompagna jusqu'à Winnipeg, mais Steadman resta à Saint-Laurent.

12. A notre arrivée à Winnipeg, on me conduisit à la cour provinciale de police et l'on m'introduisit dans le cabinet de McKenzie, un des officiers de la police provinciale.

McKenzie manda Marsh Jackson, autre officier de police, et quand ce dernier fut entré, Jarvis reçut son congé et se retira, après quoi McKenzie se retira à son tour, me laissant seul avec Jackson.

13. Je demandai à Jackson quelle accusation pesait sur moi, pour quelle raison on m'avait arrêté et pourquoi l'on m'avait amené à Winnipeg. "Ma foi", dit-il, "la portée de l'article 269 de la loi des élections fédérales est très vaste, et en interprétant cet article dans un certain sens, on pourrait arrêter quiconque se permet de porter la parole en public". Je dis à Jackson que je n'avais rien fait de mal, et le priai de me faire connaître la nature de l'accusation portée contre moi, à quoi il répondit: "La nature de l'accusation, c'est que vous étiez dans la circonscription de Macdonald et que vous y influenciez des électeurs".

C'est-à-dire que M. Sifton exerçait son droit de sujet britannique, chose qui, à l'époque des élections, est interdite dans la province du Manitoba à ceux qui ne votent pas au gré du gouvernement Roblin.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces agents de la police provinciale sont-ils nommés par le gouvernement de la province?

L'hon. M. OLIVER: Je le crois. Je ne suis pas bien certain que tous ceux qui se sont donnés comme agents de la police provinciale l'étaient réellement, mais c'est possible.

Sur ce, je me fâchai un peu et dis: "Ecoutez, monsieur Jackson, il n'y a pas là de quoi mettre qui que ce soit en état d'arrestation." Il me répondit: "Nous avons reçu par le train de ce jour deux déclarations sous serment établissant que vous avez offert à deux personnes de payer leur vote $25 chacun".

Même manière d'agir que dans l'affaire Prince.

A quoi je répliquai: "Jackson, ceci est absolument faux, et je ne crois pas non plus que vous ayez ces déclarations", ou je tins quelque propos semblable. Il me dit alors: "Ces déclarations ne seront pas déposées quand vous comparaîtrez devant le magistrat McMicken, pourvu que vous vous déclariez coupable de ce dont vous êtes accusé dans la dénonciation". Jackson ajouta que je ferais mieux d'avouer ma culpabilité parce que les accusations formulées dans la dénonciation étaient graves et que je pourrais être libéré à la condition de rentrer chez moi et de ne plus prendre part à l'élection. Là-dessus, je lui dis: "Je me reconnaîtrai certainement coupable, car il est certain que je suis allé dans la circonscription de Macdonald et que j'y ai influencé des électeurs, puisque c'est pour cela même que je m'y suis rendu." L'entretien s'est terminé là.

14. Jarvis rentra ensuite dans la pièce et me conduisit devant le magistrat McMicken ; Jackson et McKenzie nous accompagnaient. Quand je me trouvai devant le magistrat McMicken, je restai là fort longtemps sans qu'il m'adressât la parole; il semblait ne pas savoir au juste comment il devait procéder, mais il finit par dire: "Est-ce là l'homme dont nous avons à nous occuper, celui que l'on à arrêté hier?"—et il me regardait en parlant ainsi. Pensant qu'il s'adressait à moi, je lui dis: "Je suis celui que l'on a arrêté hier, mais je ne sais en quoi vous avez à vous occuper de moi". Là-dessus le magistrat se tourna vers celui qui remplissait la fonction de greffier du tribunal et qui, à la façon dont il s'exprimait, devait être un étranger, et lui demanda de donner lecture de la dénonciation. J'étais debout près de ce personnage, et pendant qu'il donnait lecture de la dénonciation, je pouvais la lire moi-même par-dessus son épaule: je vis qu'on m'accusait d'être allé influencer des électeurs dans la circonscription de Macdonald, et que l'on m'accusait aussi de manœuvres frauduleuses et de menées corruptrices. Quand le greffier eut terminé sa lecture, le magistrat me demanda, en me fixant du regard: "Etes-vous coupable ou innocent?—Je ne suis coupable de manœuvres frauduleuses ni de menées corruptrices", répondis-je; "mais il est certain que je suis allé dans la circonsription de Macdonald et que j'ai tenté d'y déterminer des électeurs à voter pour M. Richardson". Le magistrat dit alors: "Nous pouvons renvoyer cette affaire à plus tard si vous voulez bien retourner chez vous par le premier train et ne plus prendre de part active à l'élection". McKenzie prit alors la parole pour dire que le juge pouvait, si tel était son désir, renvoyer l'affaire à plus tard, et que lui, McKenzie, il répondait de ma comparution. Là-dessus, Jackson ajouta à son tour que l'affaire pouvait être renvoyée, pourvu que je partisse pour Dauphin par le premier train et que ne prisse plus aucune part à l'élection. Je dis qu'il m'était impossible de prendre le premier train pour Dauphin, que des affaires particulières m'appelaient à la ville lundi et qu'il me faudrait rester ici. Voyant que je ne pouvais pas partir pour Dauphin par le premier train, le magistrat dit que je devrais rester en prison jusqu'à ce que l'affaire fût jugée, mais McKenzie émit l'avis qu'il n'y avait pas lieu de me mettre en prison, disant qu'il se portait garant de ma comparution. Le magistrat dit alors: "Nous allons vous laisser en liberté jusqu'à lundi, à dix heures et demie, pourvu que vous restiez en ville, que vous ne retourniez pas dans la circonscription de Macdonald et ne vous occupiez pas de l'élection de M. Richardson". A ce moment, je sortis de la salle d'audience.

15. Avant ma sortie de la salle d'audience, Jackson m'avait dit que je devrais comparaître le lundi, et qu'en comparaissant ce jour-là, quand l'élection aurait eu lieu, j'obtiendrais mon acquittement formel et pourrais ensuite retourner chez moi.

16. Je vis mon avocat, et le lundi matin je me présentais avec lui devant le tribunal. A l'appel de l'affaire, le magistrat McMicken était à son poste. Je demandai un procès devant un jury, et l'affaire fut renvoyée au samedi.

C'est-à-dire à huit jours après l'élection.

17. Ce jour-là, je lunchai avec un de mes amis, agent de la police provinciale à Dauphin. Au cours de notre entretien il me demanda si je n'aimerais pas qu'un ordonnance de mon-lieu fût rendue en cette affaire. "Je crois pouvoir faire en sorte," me dit-il, "que cette ordonnance soit rendue aujourd'hui

même; je connais assez bien les esprits dirigeants de ce gouvernement-ci." "Ma foi, " répondis-je. " si vous pouvez obtenir le non-lieu à des conditions honorables, ainsi qu'un acquittement en règle, ce sera parfait; cela me plaîrait assurément." En compagnie de cet ami, un nommé Rooke, je me rendis aux palais administratifs de la province. Je restai au dehors tandis qu'il s'entretenait avec Graham, le procureur général de la province. Il revint au bout d'environ une demi-heure et me conduisit dans le cabinet de Graham qui, après m'avoir donné la main, me dit:

"M. Rook me l'a dit et nous pouvons parfaitement arranger l'affaire; je téléphonerai au magistrat et, vous autres, rendez-vous-y directement". Nous sortîmes de l'édifice et nous nous rendîmes à la cour provinciale, dans la rue Fort, devant le magistrat McMicken. En route, je parlai à Rooke de consulter mon avocat. Il me dit que cela n'était pas nécessaire; que, si nous pouvions obtenir une ordonnance de non-lieu, cela devrait être suffisant. Je répondis: " Je serais satisfait, si j'obtiens une ordonnance de non-lieu " et, avant d'entrer, nous nous arrêtâmes dans la rue pour causer et je répétai que je ferais mieux de consulter mon avocat et il me dit: "Cela n'est pas nécessaire, montez", et nous rencontrâmes Marsh Jackson et nous entrâmes dans sa chambre où nous causâmes pendant une minute ou deux; puis nous nous rendîmes tous dans le cabinet du magistrat McMicken où j'étais censé obtenir une ordonnance de non-lieu. Je leur dis: " Bien que je serai satisfait d'obtenir un non-lieu, ceci me paraît illégal et je me mettrai dans l'embarras ou je causerai des ennuis à vous autres ou à mon avocat. Je crois que je ferais mieux de consulter mon avocat avant que rien ne soit fait ". Le magistrat me déclara qu'il n'était pas nécessaire de consulter un avocat si je consentais à subir mon procès devant lui plutôt que devant un jury; il instruirait ma cause et rendrait sur-le-champ une ordonnance de non-lieu. Je ne savais que faire mais, en fin de compte, je consentis à subir mon procès devant le magistrat, ainsi que celui-ci l'avait suggéré. Le magistrat dit alors qu'il renvoyait l'affaire et il fit une inscription sur la plainte. Je lui demandai ensuite un certificat de libération. Il me dit: " Cela n'est pas nécessaire; vous êtes acquitté. Je l'ai écrit sur cette plainte—sur ce document —et je déclare qu'il n'y a pas d'accusation fondée contre vous ". J'insistai pour obtenir un certificat, mais il me dit: " Ne pouvez-vous pas vous fier à la parole de vos amis ici présents qui déclarent que cette affaire a été réglée honorablement?" Je lui répondis: " Votre Honneur, j'ai beaucoup d'autres amis dans le pays et j'aimerais avoir un bout de papier à leur montrer; ils ont, à n'en pas douter, entendu parler de mon arrestation ". Il s'excita et déclara que cela n'était pas nécessaire, que les journaux paraîtraient avec de gros titres, surtout le " Telegram ", indiquant qu'il y avait eu une ordonnance de non-lieu. Je dis: " C'est tout ce qu'on peut faire; je suis libre ". Il répondit: " Oui, monsieur, vous êtes parfaitement libre; allez où bon vous semble ".

18. Je me rendis aussitôt chez mon avocat et lui appris ce qui s'était passé. Il me dit que j'avais le droit d'obtenir ce certificat et il me proposa de nous rendre aussitôt à la cour, ce que nous avons fait en compagnie de deux autres avocats. Le magistrat était indécis. Il disait: " Je ne puis signer ce certificat avant d'en parler à d'autres et, si vous revenez demain, à midi, je vous dirai ce que je ferai ". Nous sommes revenus le lendemain et il a refusé catégoriquement de me donner un certificat d'acquittement.

19. Je me présentai le samedi avec mon avocat et demandai à subir un procès et le magistrat me répondit que l'affaire avait été réglée et qu'il n'instruirait pas la cause.

Assermenté devant moi dans la ville de Winnipeg, dans la province du Manitoba, ce 9e jour de novembre de l'an de grâce 1912.

W. B. SIFTON,
Notaire public exerçant ses fonctions dans la province du Manitoba.

Au sujet, je désire appeler l'attention de la Chambre sur les rapports intimes entre l'activité électorale du gouvernement provincial du Manitoba et l'administration de la justice dans cette province, rapports sans précédent, comme on le verra, et état de choses tout à fait extraordinaire. Une semblable coalition ayant trait à l'élection des membres de cette Chambre est une atteinte manifeste aux droits et à la dignité de la députation et exige que le Parlement intervienne pour protéger ses prérogatives et son honneur.

Je regrette d'être obligé de retenir si longtemps l'attention de la Chambre, mais je désire donner des nouvelles preuves de ce lien étrange qui existe entre le zèle électoral du gouvernement de la province du Manitoba et l'administration d'une soi-disant justice dans cette province. Je cite:

Canada.
Province du Manitoba, Winnipeg.

Dans l'affaire de l'élection qui a eu lieu le 17e jour d'octobre de l'an de grâce 1912, dans le district électoral de Macdonald, dans la province du Manitoba.

Je, Hugh Mackenzie, de la ville de Winnipeg, province du Manitoba, avocat, jure solennellement que :—

1. Le samedi 12 octobre de l'an de grâce 1912, je me trouvais au bureau de vote de l'arrondissement n° 2, du district électoral de Macdonald, province de Manitoba, en qualité d'agent dûment désigné de Robert Lorne Richardson, candidat dans ledit district électoral à l'élection qui a eu lieu ledit jour pour le choix d'un représentant de ce district électoral à la Chambre des communes.

2. Que, pendant la votation, une personne prétendant se nommer John H. Humphrey, a demandé un bulletin sous ce nom, a utilisé ce bulletin que le président du scrutin a reçu et mis dans l'urne. Cette personne, que je ne connaissais pas, s'est présentée pendant que Alexander Gunn, l'agent de M. Richardson à cet endroit, était sorti du bureau de vote pour aller déposer son bulletin dans le 3e arrondissement de ce district électoral. Plus tard, pendant l'après-midi, le véritable John H. Humphrey se présenta et après avoir fait le serment de rigueur, il put déposer son bulletin dans l'urne. Lorsqu'il se présenta au bureau de vote, il fut aussitôt reconnu et cordialement accueilli par Charles Carr, secrétaire du bureau électoral et zélateur marquant du parti

conservateur. M. Carr était présent lorsque le faux électeur s'est présenté sous le nom de John H. Humphrey, mais il ne s'est pas opposé à ce qu'il reçoive un bulletin et le dépose dans l'urne. Le nom de Humphrey ne figure qu'une seule fois sur la liste des électeurs de cet arrondissement et ledit Carr a toujours consulté cette liste avant d'inscrire les noms dans le cahier de votation.

3. Que le nom de Allen W. Craigie se trouve sur la liste corrigée des électeurs ayant le droit de voter à cette élection dans cet arrondissement.

4. Pendant le scrutin, lors de cette élection, une personne que je ne connaissais pas de nom ni autrement, mais qui plus tard était reconnue comme étant un nommé Robert Stout a demandé, au nom de Allen W. Craigie, au président du scrutin, un bulletin de vote, déclarant que son nom était Allen W. Craigie, qu'elle habitait rue Roseberry et qu'elle exerçait le métier de charpentier.

5. Je lui posai aussitôt nombre de questions relatives à son identité, et vu ses réponses à mes questions, le président du scrutin, à ma demande, confia cette personne à la garde du constable préposé au bureau de vote pour avoir demandé un bulletin au nom de Allen W. Craigie, bien qu'elle ne fût pas Allen W. Craigie.

6. Qu'aussitôt après l'arrestation de cet individu, je portai plainte par écrit et prêtai serment devant le président du scrutin, accusant cet individu de supposition de personne.

7. Que, sur ces entrefaites, le président du scrutin signa un mandat pour l'arrestation et la détention de cette personne et remit ce mandat au constable provincial, James Bain, qui conduisit le prévenu à la prison de St-James, province du Manitoba, où il l'incarcéra.

8. Qu'après l'incarcération de cet individu, la question de son arrestation fut discutée dans le bureau de vote, et que James W. Hatch, de St-James, l'agent dûment nommé de Alexander Morrison, candidat conservateur à cette élection, me déclara qu'il savait que cet individu n'était pas Allen Craigie, bien que je questionnasse cette personne pour découvrir si elle était la personne qu'elle prétendait être, ledit James W. Hatch n'eut pris aucune part à la discussion et n'eût pas appris qu'elle n'était pas Allen W. Craigie.

9. Que le mardi, 15 octobre, je me suis rendu à St-James, où j'ai vu le premier constable Bain, qui m'a appris qu'un nommé S. D. Richardson, juge de paix de la province du Manitoba, avait, dans la soirée du 12 octobre, ordonné l'élargissement du prévenu et avait fixé son procès devant Alexander McMicken, magistrat de la cour de police provinciale, dans la ville de Winnipeg, au mercredi 16 octobre, à onze heures de l'avant-midi.

10. Que le mardi 15 d'octobre, à trois heures de l'après-midi, en compagnie de W. H. Trueman, mon avocat pour l'instruction de cette plainte, je me suis rendu au greffe de la cour de police provinciale, dans la ville de Winnipeg. Nous nous sommes adressés à Félix N. Hryniewicki, greffier de ladite cour de police provinciale, et nous lui avons demandé si ma plainte contre l'accusé serait instruite devant la cour de police provinciale à onze heures de l'avant-midi du jour suivant. Il répondit affirmativement. M. Trueman demanda alors en mon nom des citations pour trois témoins dont le témoignage était nécessaire concernant la plainte. Le greffier prépara ces citations qui enjoignaient aux témoins d'être présents à la cour de police provinciale, à onze heures, le vendredi 16 d'octobre 1912.

11. Que, le vendredi 16 octobre, j'ai été présent à ladite cour de police provinciale de onze heures moins quart à onze heures et demie environ de l'avant-midi. Mon avocat, W. H. Trueman, se rendit à ladite cour de police à onze heures de l'avant-midi.

12. A mon arrivée à la cour de police, Alexander Gunn, un des témoins que j'avais fait citer, m'apprit que l'affaire avait été réglée, et je communiquai aussitôt cette nouvelle à M. Trueman, à son arrivée au palais. M. Trueman et moi, nous nous sommes alors adressés au greffier de la cour pour lui apprendre que nous étions prêts à faire la preuve de mon accusation. Le greffier m'a appris qu'il apparaissait au dossier que l'affaire était réglée. Je lui ai demandé s'il avait vu l'accusé et il m'a répondu négativement. Je lui ai demandé si l'accusé s'était présenté pendant la matinée et il a dit qu'il n'en savait rien. Je lui ai demandé s'il y avait un dossier dans cette affaire, et il m'a alors montré ma plainte par écrit qui portait la note suivante signée par ledit Alexander McMicken: "S'est reconnu coupable avec circonstances atténuantes, amende $50 et les frais".

(Signé): M. McMICKEN.

13. Lorsque je suis arrivé à la cour de police, ledit Alexander McMicken, présidait le tribunal pour l'instruction du procès. Mon avocat apprit audit Alexander McMicken qu'il comparaissait pour moi concernant la plainte et que nous étions prêts pour l'instruction de l'accusation. La conversation suivante s'est alors engagée entre ledit Alexander McMicken, W. H. Trueman et moi:—

Le magistrat McMicken: "Les deux prévenus ont déjà comparu ici, ils ont subi leur procès et une forte amende leur a été imposée".

M. Trueman: "M. Mackenzie ou M. Macdonald était-il présent"?

Le magistrat McMicken: "J'ignore s'ils étaient présents".

M. Trueman: Quelqu'un a-t-il comparu en leur nom"?

Le magistrat McMicken: "Oui, M. Sullivan était ici".

M. Trueman: Quel monsieur Sullivan"?

Le magistrat McMicken: "Mon Dieu, quelles questions vous posez, M. Sullivan, l'avocat".

M. Trueman: "Etes-vous certain qu'il occupait pour la poursuite"?

Le magistrat McMicken: "Je n'en sais rien".

Je déclare alors que M. Sullivan n'était pas autorisé à comparaître pour moi et n'avait pas reçu d'instructions à cet effet: Sur ce, le magistrat McMicken dit: "Vous, taisez-vous, Vous n'avez pas affaire à parler ici".

Je lui dis: "J'ai le droit de parler ici, car je suis celui qui a attesté sous serment la plainte portée contre l'accusé".

Le magistrat McMicken m'ordonna de nouveau de me taire, et de cesser de faire du bruit.

Je demandai alors au magistrat pourquoi la cause avait été décidée en mon absence et en l'absence de mon avocat avant le temps fixé pour ce procès.

Le magistrat McMicken m'ordonna de nouveau de me taire, en me disant qu'il m'enverrait dans un endroit où je n'aimerais pas

à aller, et plusieurs fois il appela un constable. M. Trueman demanda de nouveau au magistrat s'il voulait bien lui donner des renseignements concernant le procès, et le magistrat répondit: " Je ne vous dirai rien ".

M. Trueman: " Quel est le chiffre de l'amende imposée? "

Magistrat McMicken: " Je ne répondrai à aucune question. Les accusés ont été condamnés à l'amende, à une forte amende ".

M. Trueman a demandé plusieurs fois à connaître le chiffre de l'amende, mais on a toujours refusé de le lui dire.

M. Trueman a demandé pourquoi le procès avait été fait en l'absence de la poursuite, et le magistrat McMiken répondit: " Ah ça, allez-vous en et ne m'importunez pas. J'ai beaucoup de choses à faire ici ".

M. Trueman: " Vous ne voulez pas dire pourquoi vous n'avez pas attendu la présence de ceux qui ont porté l'accusation ".

Magistrat McMicken: "Je n'endurerai pas des insanités de ce genre dans la cour".

M. Trueman: " Il n'y a pas d'insanité du tout; c'est une affaire très sérieuse ".

Magistrat McMicken: " Taisez-vous et ne m'importunez pas ".

M. Trueman: " Vous refusez d'en dire davantage sur la cause ".

Magistrat McMicken: " Je ne veux plus vous entendre dire un mot ".

M. Trueman: " Dois-je comprendre alors que vous ne voulez plus parler de ce procès? "

Magistrat McMicken: " Vous comprendrez ce que vous voudrez, et je puis vous dire que ça ne vaudra pas grand'chose, car votre intelligence n'est pas d'un ordre très élevé ".

M. Trueman: " Vous ne m'aidez guère a l'améliorer. De quel droit avez vous clos le procès en l'absence de la poursuite? "

Magistrat McMiken: "Je veux que ces discours cessent ".

M. Trueman: " Mackenzie ou Macdonald étaient-ils présents au procès? "

Magistrat McMiken: " Je ne sais pas; il y avait beaucoup de monde ".

M. Trueman: " J'apprends par les reporters qui sont ici depuis dix heures qu'ils n'ont eu aucune connaissance du procès, et ils disent qu'il n'y a eu aucun procès dans cette enceinte ".

Magistrat McMiken: " Peut-être étaient-ils ivres, je ne sais pas ".

M. Trueman: " Dans quelle salle le procès a-t-il été entendu? "

Magistrat McMicken: " Je ne vous le dirai pas ".

Sur ce, M. Trueman et moi sortirent de la salle.

14. Subséquemment, je revins dans la salle et je demandai au magistrat McMicken si M. Sullivan avait déclaré que lui, Sullivan, comparaissait pour moi. Le magistrat McMicken répondit " Non, non, il a dit qu'il comparaissait pour la poursuite. Sortez maintenant et ne m'ennuyez plus ".

J'ai demandé en outre au magistrat McMicken quelles circonstances atténuantes on avait allégué en faveur de l'accusé, et le magistrat répondit que le constable Bain avait déclaré que l'accusé était ivre. J'ai dit: " Mais le constable Bain m'a dit qu'il était sobre et ne paraissait pas avoir bu ". Le constable Bain était présent et lorsque je lui demandai de confirmer ec que je disais, il répondit qu'il n'avait jamais dit que l'accusé avait bu. Le magistrat McMicken dit alors: " Sortez d'ici et ne m'ennuyez pas davantage; allez au diable, je ne vous dirai plus rien".

15. Lorsqu'il fut arrêté l'accusé paraisssait parfaitement sobre, et il n'y avait rien dans sa conduite pour porter à croire qu'il était ivre ou qu'il avait bu.

16. Je suis informé et je crois sincèrement que ledit Arthur Sullivan, avocat, n'a pas dit au magistrat McMicken qu'il comparaissait pour la poursuite dans ce procès.

17. Que le jeudi, 17 octobre, je me suis rendu à la cour de police provinciale et qu'après avoir dit qui j'étais, je demandai au greffier de la cour et au magistrat McMicken de me permettre de prendre une copie de toutes pièces en la possession de la cour en rapport avec ladite accusation. mais ledit greffier et ledit magistrat ne voulurent pas me permettre de voir les dossiers ou d'en prendre copie, et refusèrent aussi de me laisser prendre une copie de ladite déposition.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie, et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment, et en vertu de la loi de la preuve, Statuts refondus du Canada, 1906, chap. 145, article 36.

HUGH MACKENZIE.

Déclaré devant moi dans la cité de Winnipeg, dans la province du Manitoba, ce 14e jour de novembre 1912.

M. A. MACQUEEN,
Commissaire, etc.

Il y a, en rapport avec cette affaire, un ou deux points sur lesquels je veux appeler l'attention de la Chambre. Un de ces points est que sur la déclaration de M. Mackenzie, les représentants du candidat conservateur dans ce bureau de votation étaient complices dans ces suppositions de personnes, preuve indubitable que les suppositions de personnes faisaient partie du plan général de cette élection.

L'autre point est que pour les deux hommes qui ont été trouvés coupables de ces actes, délit très grave aux yeux de la loi, et condamnés à l'amende, cautionnement fut accepté immédiatement, tandis que des citoyens libres d'un pays supposé libre, furent jetés en prison pour avoir exercé le droit élémentaire de la parole en refusant d'accepter tout cautionnement. On leur refusa aussi le droit d'avoir un avocat, on empêcha leurs amis de communiquer avec eux, et on les traita comme s'ils étaient des criminels sous condamnation. Mais on eut tous les égards possibles pour deux criminels, on les relâcha immédiatement sur cautionnement, et on leur fit subir tranquillement leur procès avant l'heure à laquelle les témoins avaient été assignés pour donner témoignage dans la cause.

Je crois, monsieur l'Orateur, que ces faits prouvent au delà de tout doute que dans la province du Manitoba l'administration de la justice est absolument entre les mains du gouvernement provincial pour servir les fins du parti conservateur dans la province, de même que celles du parti conservateur

fédéral. Nous en avons comme preuve les paroles mêmes du ministre des Travaux publics sur le sujet, et bien que nous n'ayons pas celles du ministre de l'Intérieur, nous avons sa présence aux assemblées auxquelles les déclarations ont été faites, et il n'a pas protesté alors ni depuis.

Je n'ai pas besoin de dire que ce remarquable état de choses dans la province du Manitoba a provoqué des commentaires. C'est une question qui se répercute au delà des frontières de la division de Macdonald, bien au delà des frontières du Manitoba. Car si l'on peut attaquer la liberté de la parole, la liberté du sujet dans la province du Manitoba, on peut aussi les attaquer dans toute autre parties du Canada. C'est une question qui touche tout le monde, certainement tous les amis de la liberté et de la justice dans le pays.

Je vois que cette affaire a appelé l'attention du synode presbytérien de la province du Manitoba, et je n'hésite pas à dire que de tous les corps religieux du monde, un synode presbytérien est celui qui a le moins besoin d'excuses lorsqu'il se déclare en faveur de la liberté de la parole et de la liberté civique, car quoique l'on puisse reprocher à ce corps, on ne peut nier qu'il a toujours défendu la liberté de l'homme et la liberté de la parole. Le synode du Manitoba, réuni à Brandon le 24 novembre, adopta la résolution suivante:

C'est pour exécuter un devoir pénible que ce synode déplore profondément les preuves récentes mises devant le public d'une prostitution délibérée de la justice pour des fins personnelles ou de parti, et de l'écrasement du droit sacré qu'a tout citoyen à sa liberté et à un procès équitable.

Une assemblée des habitants de la province du Manitoba a été tenue dans la ville de Winnipeg, vendredi dernier, à laquelle assemblée on a adopté la résolution suivante:

Que les citoyens canadiens ici même assemblés voient avec horreur et alarme la conduite des autorités manitobaines qui sont chargées de l'administration de la justice, lorsqu'elles ont arrêté, par décret ministériel, des citoyens britanniques, les ont tenus en prison en refusant d'accepter tout cautionnement, et finalement lorsqu'elles ont abandonné l'affaire sans porter contre ces citoyens aucune accusation à laquelle ils auraient pu répondre suivant la loi;

Que cet acte dont le premier ministre et le gouvernement de cette province sont responsables, était la négation de la liberté, et un acte d'absolutisme contraire à la lettre et à l'esprit des lois anglaises, et constitue un tel crime contre les droits sacrés du citoyen qu'il impose au peuple le devoir, l'obligation urgente de venger la loi et de rétablir dans cette province la liberté du sujet.

Me sera-t-il permis maintenant de parler d'une façon générale de l'état de choses qui règne dans la province du Manitoba? Le gouvernement de cette province a jugé à propos d'entrer dans l'arène de la politique fédérale. Il s'est servi du rouage ministériel et judiciaire, non seulement pour influencer une élection fédérale mais pour nier aux citoyens la liberté de la parole et la liberté personnelle. Il me semble donc que le gouvernement du Manitoba s'est mis au blanc, et que les membres de cette Chambre, et la Chambre même, ont le droit au moins de dire ce qu'ils en pensent.

Je me permettrai, monsieur l'Orateur, de dire que depuis quarante ans que la province du Manitoba existe comme province et jouit des avantages d'un gouvernement provincial et des subventions fédérales, le gouvernement de cette province n'a pas fait autant pour le bien direct du peuple que les gouvernements provinciaux de la Saskatchewan et de l'Alberta ont fait dans les six années de leur existence. Je me permettrai de dire que le régime scolaire du Manitoba est un crime contre les générations naissantes de cette province. Le gouvernement n'a pas fait dix milles de bons chemins, substantiels et permanents, comme il y en a dans les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta. La législature du Manitoba a nationalisé les téléphones de la province, il y a quelques années. Le gouvernement les a exploités, et exploités jusqu'à la banqueroute d'après son propre aveu. Le Manitoba a établi un service d'élévateurs et l'a exploité pendant une année ou deux, l'a conduit à la banqueroute et a été obligé de le céder à d'autres. D'après le rapport du grand jury, l'asile des aliénés à Selkirk ...

Le très hon. M. R. L. BORDEN (premier ministre): J'invoque le règlement. Je n'ai aucune objection à ce que l'honorable député discute en leur endroit les actes des gouvernements de toutes les provinces du Canada, mais je ne crois pas que l'on doive faire perdre le temps de la Chambre à cette besogne. Je crois que l'honorable député viole le règlement.

M. OLIVER: Je veux établir ...

M. BORDEN: Je demanderai à monsieur l'Orateur de décider si dans le débat sur l'adresse un honorable député a le droit de discuter les mérites ou les déméritès de gouvernements provinciaux sur lesquels cette Chambre n'a aucune juridiction.

M. l'ORATEUR: S'il est vrai que d'ordinaire une grande latitude est accordée dans la discussion de l'adresse, je crois cependant que l'honorable député (M. Oliver) s'écarte un peu trop du sujet, et peut-être serait-il bon de s'y tenir de plus près.

M. OLIVER: Je n'ai pas la pensée d'enfreindre les règlements de la Chambre. Il a existé cependant un certain état de choses qui se rattache intimement à ce que j'ai dit à la Chambre, état de choses que j'au-

rais voulu établir de façon indiscutable et que j'allais presque arriver à établir.

M. BORDEN: Je ne m'appose pas à ce que l'honorable député (M. Oliver) fasse comme il le désire, à la condition néanmoins que ce qu'il peut avoir à dire ait du rapport avec des choses sur lesquelles la Chambre et le Gouvernement aient juridiction ou un contrôle. Si cependant nous allons jusqu'à discuter l'administration du Manitoba par son gouvernement, nous aurons, je suppose, à discuter celle de toutes les provinces, et j'ai peine à concevoir que cette Chambre doive se charger de cette besogne.

M. OLIVER: Ma prétention, monsieur l'Orateur, est que le gouvernement du Manitoba s'est directement immiscé dans l'élection de membres de cette Chambre, et je désirerais établir. . .

M. BORDEN: Je ne m'oppose pas à ce que l'honorable député fasse comme il le veut, s'il pense y voir là un argument, quoique, pour ma part, je n'en saisisse pas la convenance. L'amendement, en effet, est dirigé contre ce Gouvernement et non pas, je le suppose, contre le gouvernement du Manitoba. Je ne voudrais pas que l'honorable député traitât de l'administration des grandes routes, des asiles d'aliénés et autres choses de cette nature, qui sont de la compétence exclusive des provinces.

M. OLIVER: Je n'insiste nullement sur ce point. J'étais arrivé à une conclusion basée sur l'assertion que je désirais faire, à savoir que l'état de choses auquel j'ai fait allusion en ce qui touche à la province du Manitoba est dû à ce que les fonds de cette province sont employés systématiquement aujourd'hui à maintenir une armée permanente d'étrangleurs, dont la principale occupation consiste, sous un nom ou sous un autre, à se mêler des élections, et la preuve en est dans cette armée qu'ils ont su faire manœuvrer dans le comté de Macdonald sous l'appellation de détectives, de vérificateurs ou ce que nous voudrez.

Je désire traîter d'une autre affaire qui, je crois, a quelque rapport avec la question. J'ai essayé de faire voir à la Chambre l'injustice grave que l'on a commise à l'égard de ceux qui ont eu affaire à cette élection du comté de Macdonald.

Je tiens à établir une comparaison entre ce qui s'est fait dans le comté de Macdonald et ce qui s'est fait dans la province de la Saskatchewan quelques mois auparavant, alors que plusieurs des mêmes hommes se sont trouvés concernés et alors que plusieurs de ces mêmes intérêts ont agi.

M. l'ORATEUR: L'honorable député ne peut, je crois, s'engager dans cette voie; ce serait par trop s'éloigner de l'objet du débat.

M. OLIVER: En ce cas, monsieur l'Orateur, si on me le permet, j'aborderai la question de l'administration de la justice dans la Saskatchewan dans ses rapports avec les récentes élections de la province. Je présume que, si on ne me le permet pas, c'est que la question est sans rapport avec le débat actuel.

M. BORDEN: En ce qui touche au Gouvernement fédéral?

M. OLIVER: Oui, en ce qui touche au Gouvernement fédéral.

M. BORDEN: L'honorable député est parfaitement libre, en ce qui me concerne, de parler et de dire ce qui lui plaît à ce sujet.

M. l'ORATEUR: Eu égard aux règles de la Chambre, je crois que l'honorable député serait mal avisé d'ouvrir cette discussion.

M. BORDEN: Je tiens à ce qu'il soit bien compris que je ne soulève aucune objection contre l'honorable député qui se plaindrait de ce Gouvernement, et je désire ne mettre aucun empêchement à ce qu'il exprime toute sa pensée à cet égard. Tout ce à quoi je m'oppose, c'est à une discussion de l'administration provinciale.

Quelques DEPUTES: A la question.

M. MACDONALD: L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a la parole.

M. BORDEN: Mon honorable ami d'Edmonton a, si je ne me trompe, fait entendre qu'il pouvait n'être pas dans la question, et je désire lui faire bien comprendre que je ne soulève contre lui aucune objection découlant des règles de la Chambre.

M. l'ORATEUR: Tout ce que j'ai à dire à l'égard des observations qui se pourront faire sur ce sujet, c'est qu'il faudra qu'elles soient dans les limites prévues par l'amendement. Or, l'amendement mentionne particulièrement et uniquement l'élection de Macdonald. Je pense, en conséquence, qu'une discussion des choses de la Saskatchewan ne se lierait pas bien à l'amendement.

M. OLIVER: Je n'insisterai pas, monsieur l'Orateur. Je m'étais préposé de traiter d'un sujet impliquant l'immixtion de ce Gouvernement dans les élections provinciales de la Saskatchewan.

Je ne veux pas m'écarter de la question, et j'accepte votre décision. J'aurai probablement une autre occasion d'appeler l'attention de la Chambre sur ce sujet, mais

je croyais qu'il valait peut-être aussi bien faire la comparaison maintenant, pensant qu'elle serait mieux comprise que plus tard. Bien que je ne puisse développer davantage le point que je voulais établir au sujet de l'ingérence injustifiable et impropre du gouvernement de la province dans l'administration de la justice au Manitoba, et dans la conduite des élections dans la province de la Saskatchewan, je crois avoir placé devant la Chambre assez de faits pour démontrer que l'on a violé effrontément les droits des citoyens, et que l'on a commis un déni honteux de la liberté de parole dans l'élection de Macdonald, actes auxquels les collègues de l'honorable premier ministre ont été directement parties. Puisque lui et son gouvernement ont eu le bénéfice du succès que ces efforts ont pu amener, il doit ainsi que son gouvernement porter la responsabilité de toute l'affaire.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances) propose le renvoi de la suite du débat.

La motion est adoptée.

CONVENTION AVEC LES ANTILLES.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre) propose de lever la séance.

M. McLEAN (Halifax): Quand pouvons-nous espérer voir sur le bureau de la Chambre le livre contenant les délibérations de la conférence relative à la convention passée avec les Antilles?

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): On attend le retour de l'honorable ministre du Commerce d'ici à quelques jours, et bien que je ne puisse pas parler en son nom, je crois que le rapport sera présenté dans un délai raisonnable après son retour.

Sir WILFRID LAURIER: Puis-je demander quand la convention avec les Antilles sera déposée?

M. WHITE : C'est là une question dont nous aurons aussi à nous occuper, et je renseignerai mon très honorable ami demain à ce sujet.

(A dix heures et cinq minutes la séance est levée.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 26 novembre 1912.

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

PRESENTATION DE RAPPORTS.

Rapport annuel du ministère de l'Agriculture—L'honorable M. Burrell.

L'hon. M. OLIVER

Liste des actionnaires des banques autorisées; reliquats non réclamés; et les comptes publics de l'exercice.—L'hon. W. T. White.

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES BANQUES.

M. J. A. M. AIKINS demande à présenter le projet de loi (n° 4) tendant à modifier la loi des banques.

Quelques DEPUTES: Des explications.

M. AIKINS: L'article 88 de la loi des banques autorise celles-ci à prêter de l'argent à l'acheteur, l'expéditeur ou le commerçant de produits agricoles moyennant la garantie de ces produits, quelle qu'en soit la quantité ou quel que soit l'endroit où ces produits sont déposés; mais il n'autorise pas la banque à prêter de l'argent au cultivateur sur son grain battu, si grande qu'en soit la quantité ou si bien emmagasiné qu'il soit. La loi porte aussi que la banque peut faire des prêts à tout fabriquant d'effets, denrées et marchandises sur la garantie de ces choses; mais elle n'autorise pas la banque à des avances au producteur de grains, bien que ce soit peut-être la meilleure garantie qui se puisse donner, puisque cette garantie est si facilement convertissable en argent. Le présent projet de loi a pour objet de remédier à cela, en prescrivant que la banque peut, sur la garantie de son grain battu et de ses produits agricoles, faire un prêt à toute personne qui fait de la culture.

M. W. F. MACLEAN: Qu'en est-il des animaux vivants?

M. AIKINS: Beaucoup désireraient que la banque fût aussi autorisée à des avances sur les animaux vivants. C'est absolument mon avis, mais il n'y a pas au même point urgence, ni motifs aussi apparents. Chacun sait que le cultivateur a besoin d'argent, dans l'Ouest surtout et aussitôt après que le battage a eu lieu, afin de faire face aux obligations qu'il a contractées à l'égard de ce battage et de ses autres produits agricoles, aussi pour payer ses comptes de l'hiver.

Dans l'Ouest, l'hiver suit de bien près la fin des moissons. C'est pourquoi il conviendrait de permettre au cultivateur de consacrer le plus de temps qu'il peut aux labourages d'automne et à des préparatifs pour sa prochaine récolte. Pour le moment, le seul moyen qu'il ait d'acquitter des engagements qui d'ordinaire s'élèvent peut-être à la moitié de la récolte battue, c'est de vendre celle-ci. Pour cela, il lui faut, dans le temps que j'ai mentionné, porter son grain au marché, et cela lui prend une grande partie de son temps. L'objet du bill est d'obvier à cet inconvénient et de donner aux cultivateurs l'occasion de porter son grain au marché quand il le juge con-

venable. Et il fournit de plus cet avantage que tous les prêts sont faits sur le reçu du gage, document très simple. Par là, il évite d'avoir à engager ses animaux à payer des frais d'inscription, de quittance, et autres frais de cette nature.

Une semblable disposition évitera également au cultivateur le nécessité d'avoir à transporter à la hâte son grain aux stations de chemins de fer pour qu'il en soit disposé; ce qui, comme on le sait, amène l'encombrement, non seulement à ces stations, mais tout le long de la ligne. Elle donne de plus au cultivateur l'occasion de disposer de son grain quand il le trouve avantageux; et il est le meilleur juge du temps où il en doit être disposé. En attendant, il peut le mettre à l'abri sans frais sur sa terre.

M. MACLEAN: L'honorable député a-t-il inclus dans son amendement le bétail sur pied? Il y a dans l'Ouest nombre de gens qui ne cultivent pas, mais qui élèvent des bestiaux, et, si son amendement est de quelque secours pour le producteur de grain il devra de même, je crois, s'appliquer à l'éleveur.

L'hon. M. WHITE: Je ne sais quel est l'objet de l'amendement qu'a proposé l'honorable député, mais, pour sa gouverne comme pour celle de l'honorable député qui s'intéresse aux éleveurs, je puis leur dire que ces choses ont l'une et l'autre fait l'objet d'un examen de la part du Gouvernement et qu'elles seront mentionnées dans cette refonte de la loi des banques que je me propose de soumettre à la Chambre. Cela étant, je laisse à mon honorable ami de Brandon le soin de décider, à sa convenance, si son projet de loi subira la première lecture ou sera retiré.

M. AIKINS: Il devra à tout événement subir une première lecture, puisqu'il est devant la Chambre.

(La motion est adoptée, et le projet est lu une première fois.)

MODIFICATIONS AU CODE CRIMINEL.

M. CURRIE demande à présenter le bill (n° 5) tendant à modifier le Code criminel. —Jusqu'ici aucune pénalité ne s'attache à l'acte d'un étranger qui, par son vote ou autrement, prend part à nos élections. Le premier article de ce projet porte ce qui suit:

Est coupable d'un acte criminel et passible d'une amende d'au moins mille dollars, et d'un emprisonnement d'au moins six mois et, à défaut du paiement de cette amende, d'un emprisonnement d'un an au plus, quiconque n'étant pas par sa naissance sujet anglais ou n'ayant pas été naturalisé sujet anglais au Canada: (a) vote ou tente de voter à une élection tenue en vertu de la loi fédérale ou provinciale pour une charge publique; ou (b) gêne une personne qui a droit de vote à cette élection ou use d'intimidation à son égard; ou (c) prend part à cette élection en sollicitant, menant les électeurs au bureau ou assistant à une réunion publique; ou (d) écrit, émet ou fait circuler quelque papier se rattachant à cette élection.

L'article 2 porte:

Toute amende ainsi due sera payée la moitié au dénonciateur et la moitié à Sa Majesté au profit du Dominion.

C'est là une chose à l'égard de laquelle je parle avec connaissance de cause. Des citoyens américains ont pris part à la dernière élection dans le comté que je représente. Non seulement se sont-ils immixés dans l'élection, mais ils ont eu l'audace de venir dans mon comté, de se tenir même sur la tribune à côté du premier ministre d'alors et d'inviter les électeurs de ma circonscription à faire échouer ma candidature.

C'est là, je crois, une chose à laquelle il faudra mettre un terme, et, comme nos lois électorales n'en disent rien, nous sommes forcés de régler le cas d'une autre manière. Je crois savoir que, par les lois des provinces de l'Ouest, il n'est pas nécessaire à un individu d'être sujet britannique pour voter. C'est pourquoi il faut atteindre ces gens-là de la bonne façon, c'est-à-dire au moyen du Code criminel.

(La motion est adoptée, et le projet de loi est lu une première fois.)

DEBAT SUR L'ADRESSE.

La Chambre reprend la suite du débat engagé sur la motion de M. Rainville demandant qu'une adresse soit votée à Son Altesse Royale le Gouverneur général en réponse à son discours à l'ouverture de la session, et sur l'amendement proposé par sir Wilfrid Laurier.

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances) : Monsieur l'Orateur, au cours de ses observations, hier, mon très honorable ami le chef de l'opposition a dit que la Providence avait sans relâche pleuré l'année dernière la défaite de son administration en septembre 1911. Si cela est vrai—ce que je nie—il faut, à en juger par le ton des discours de mon très honorable ami et de mon honorable ami le député d'Edmonton (M. Oliver), que la Providence n'ait pas été seule à s'affliger. Je crois qu'à cet égard sinon à d'autres, la Providence trouve des compagnons en quantité parmi ces messieurs de la gauche. Qu'ils me permettent de les exhorter à se consoler, car pour eux le pire reste à venir. Si déjà ils éprouvent tant d'amertume, que ne sera-ce point quand ils auront été cinq, dix, quinze ans ou plus encore dans l'opposition?

Mon très honorable ami, que je regrette de ne pas voir à son siège, m'a honoré de son attention au sujet de la coupure prati

quée dans les droits sur le ciment quand cet article a manqué l'année dernière. Mon très honorable ami a paru se préoccuper vivement du principe en jeu dans cette réduction du droit sur le ciment pratiquée en vertu de la loi par décret du conseil. Il a entièrement oublié qu'étant au pouvoir il n'y a pas bien longtemps, son gouvernement a procédé précisément de la même manière avec les droits sur la houille. Je ne laisse pas de croire qu'au lieu de se soucier du principe qui a servi de base à l'acte de l'administration, le très honorable député s'est plutôt occupé de son ami et confident, de son principal conseiller dans la circonstance, le chef du syndicat des ciments au Canada. L'année dernière, au cours de ma première session dans cette Chambre, le cabinet actuel a été en butte aux attaques répétées des membres de l'opposition, qui nous ont accusés de faire cause commune avec les trusts, les mergers, les coalitions de toute sorte, et, pour mon compte, l'on m'a délibérément, volontairement en certains cas, représenté sous le jour le plus faux. Le fait est, néanmoins, que la présente administration a été la première à prévenir le syndicat des ciments, en termes non équivoques, en des termes qui ne seront pas oubliés, d'avoir à s'arranger pour soigner leur marché s'ils désirent le retenir; qu'autrement ils risquent d'être supplantés par d'autres.

L'honorable député a porté contre moi une accusation de nature fort personnelle. En effectuant ce dégrèvement du ciment, le Gouvernement, à son dire, aurait obéi à une pensée qu'il a qualifiée d'opportunisme politique.

Une VOIX: Vraiment?

M. WHITE: Que mon interrupteur possède son âme dans la patience et quand j'aurai terminé mes observations, il aura peut-être modifié son opinion. Au dire du chef de l'opposition, le Gouvernement en dégrévant le ciment, se serait inspiré d'une considération d'ordre politique. Comme il y avait une élection complémentaire à faire en Saskatchewan, il voulait influencer cette élection. Si je ne me trompe, l'honorable député d'Edmonton a porté pareille accusation. Je repousse énergiquement cette accusation et je me fais fort de convaincre cette Chambre qu'en prenant cette initiative, le Gouvernement s'est inspiré de hautes considérations d'intérêt public et que s'il eût manqué de prendre cette attitude, il l'eût fait au mépris de ses devoirs.

Sur quelles preuves le chef de l'opposition base-t-il son accusation? Il a pris une attitude fort critiquable, à mon sens, il a porté ces accusations contre moi et contre le Gouvernement sans s'être donné la peine d'aller aux renseignements—ce qui lui eût été facile, puisque tous les documents en ma possession sont à sa disposition—et de s'éclairer sur les mobiles auxquels a obéi le Gouvernement en prenant cette initiative. Or, qu'a-t-il fait? Il nous donne lecture d'une lettre d'un industriel publiée dans un obscur journal, reposant sur des faits représentés sous le plus faux jour possible, touchant une conversation intervenue, l'hiver dernier, entre moi et le ministre du Commerce (M. Foster) et les fabricants de ciment. Je le répète, il lui eût été facile de s'éclairer et d'obtenir les lumières voulues, en s'adressant à qui de droit. Or que fait-il? Il prend la plus singulière des attitudes, il s'identifie avec l'auteur de cette communication adressée au premier ministre, se portant garant de la véracité des affirmations de cette lettre dans leur substance et en cela, je le répète, il est digne de tout blâme. Qu'un homme d'Etat de son expérience, qu'un orateur de pareille distinction, s'abaisse au point de se faire collectionneur de découpures de journaux pour y appuyer une accusation contre un ministre ou un gouvernement, voilà qui me semble inexpliquable.

A cette étape du débat, je ne veux pas m'attarder davantage sur cette question des droits sur le ciment; seulement j'espère communiquer à cette Chambre des preuves qui convaincront les députés de gauche et de droite que l'attitude du Gouvernement était non seulement justifiable mais absolument nécessaire en pareilles circonstances. Le député d'Edmonton dit que, bien que partisan du dégrèvement du ciment, il souscrit entièrement aux observations du chef de l'opposition. D'ailleurs, il est coutumier du fait; jamais il ne lui arrive de prendre une attitude autre que celle de son chef; en toute occurrence, il se montre invariablement le fidèle disciple de son leader.

L'honorable député (M. Oliver) et le chef de l'opposition nous ont dit et redit toutes leurs sympathies pour le peuple et leurs sentiments démocratiques. Je veux engager la dicussion entre le Gouvernement et le chef de l'opposition ainsi que le député d'Edmonton devant les masses pupulaires. Ce loyalisme envers l'Ouest au sujet de la disette de ciment n'est-elle en réalité qu'un loyalisme d'apparat ou bien un loyalisme tout à fait prononcé envers le merger du ciment? Voyons ce qui en est. Nos populations tiennent à le savoir et demanderont au député d'Edmonton d'élucider son attitude à cet égard. Nulle part au Canada la question du ciment n'a plus d'importance qu'au Manitoba, en Saskatchewan et dans l'Alberta, et cependant voilà que certains députés de la gauche condamnent l'attitude du Gouvernement et critiquent l'initiative qu'il a prise pour venir en aide aux populations de l'Ouest, au moment où sévissait une disette de ciment.

M. OLIVER: Je prierais le ministre de retirer cette assertion erronée.

M. WHITE (Leeds): Je la retirerai si l'honorable député réussit à me convaincre en quoi j'ai fait erreur.

M. OLIVER: La critique adressée à l'initiative prise par le Gouvernement c'est que, comme le ministre lui-même l'a dit au début de ses obervatitons, le Gouvernement a voulu en faisant ce dégrèvement influencer l'opinion des électeurs au lieu de s'inspirer du bien-être du peuple.

M. WHITE (Leeds): Quelle preuve l'honorable député peut-il alléguer à l'appui? Avant de terminer mes observations, j'espère convaincre l'honorable député que ses soupçons sont dénués de tout fondement et je le mets au défi de prouver que la démarche du Gouvernement ne repose pas légitimement sur les renseignements à sa disposition.

M. OLIVER: J'accepte tout ce que le ministre a dit avant d'aborder la critique des observations du chef de l'opposition. Les affirmations du ministre, à cet égard, ne cadrent nullement avec mon interprétation des observations du chef de l'opposition ni avec ce que j'avais admis.

M. WHITE (Leeds): L'honorable député approuve-t-il ou désapprouve-t-il l'attitude du Gouvernement en abaissant de moitié les droits du ciment, en juin dernier?

M. OLIVER: Je blâme le Gouvernement d'avoir grevé de droits le ciment en octobre.

M. WHITE (Leeds): L'honorable député ignore-t-il—et c'est là une chose qu'il ne saurait ignorer—que l'initiative prise par le Gouvernement est autorisée par un statut dont l'ancien Gouvernement porte la responsabilité de concert avec le Gouvernement actuel? Ne sait-il pas que le Gouvernement doit obéir à la loi et que tous ses actes doivent être en conformité des lois édictées par ce Parlement? Ne sait-il pas que l'autorisation de dégrever un article quelconque n'est accordée par le statut que dans les circonstances où le Gouvernement croit utile et dans l'intérêt public de faire pareille réduction? En juin il existait certaine situation et le Gouvernement abaissa les droits du ciment pour toute la période de construction du bâtiment.

A la fin de cette période, le besoin de ce dégrèvement ne se faisait plus sentir, et si le Gouvernement n'avait pas établi les droits à la fin d'octobre, c'eût été au mépris de l'autorité conférée par le statut.

M. OLIVER: Monsieur l'Orateur, je désire rectifier une assertion du ministre et la voici: c'est qu'aujourd'hui ceux qui ont besoin de ciment en grande quantité passent leurs marchés pour livraison le printemps prochain et que ces traités sont soumis au droit douanier fixé par la décision du cabinet.

Des VOIX: A la question!

M. WHITE (Leeds): Si les conditions régnant en juin dernier existaient encore, alors que les bourses d'entrepreneurs de bâtiments et les chambres de commerce de l'Ouest ainsi que dans certaines parties de l'Est nous adressèrent des pétitions, il est fort singulier que l'honorable député soit le seul que je sache qui ait élevé la voix contre le rétablissement du droit à la fin d'octobre.

M. G. M. MACDONALD: Que dit le ministre des Finances au sujet de l'accusation formulée contre le Gouvernement par son vieil ami d'Owen-Sound dans le commerce du ciment?

M. WHITE (Leeds): Souvent il y a lieu de se demander quels sont nos vieux amis. Sans doute l'auteur de cette lettre adressée au premier ministre la destinait à la publicité et entendait que le chef de l'opposition et ses partisans l'utilisassent comme ils l'ont fait. Mais, sauf cette lettre, quelle preuve existe-t-il? Ceci seulement: que la disette de ciment dans l'Ouest et les autres parties du Canada a par hasard coïncidé avec les élections de la Saskatchewan.

M. l'ORATEUR: Puis-je prier les honorables députés d'observer les règlements prescrivant qu'il faut s'en tenir à la question débattue?

M. WHITE (Leeds): Le fond de la lettre adressée au chef du cabinet est une affirmation portant que de concert avec le ministre du Commerce, au cours d'une entrevue l'hiver dernier, j'aurais promis aux fabricants de ciment que le tarif ne serait l'objet d'aucun remaniement. Il est de tradition au ministère des Finances—et c'est là une tradition qu'à l'instar de mes prédécesseurs, j'entends toujours respecter—que toute représentation ou exposé se rattachant aux modifications du tarif soit adressé au Parlement même.

M. GRAHAM: Et Currie?

M. WHITE (Leeds): Le député de Simcoe-est (M. Currie) est parfaitement en mesure de se défendre même contre l'ancien ministre des Chemins de fer. Afin de bien établir que l'auteur de cette lettre a délibérément représenté sous le plus faux jour ce qui s'est passé au cours de l'entrevue des fabricants de ciment avec le ministre du Commerce et moi-même, je vais donner lecture d'une lettre que nous adressait, il y a trois ou quatre jours à peine, un des manufacturiers et qui prouve catégoriquement que pareil engagement n'a pas été pris et qu'on n'a nullement fait de représentations. Les fabricants de ciment exposèrent leur cause et on les informa comme d'ordinaire que le Gouvernement mettrait la question à l'étude. Le 25 janvier 1912, quelques jours

après l'entrevue en question, je reçus la lettre que voici:

Toronto, 25 janvier 1912.

L'hon. M. T. White,
Ministre des Finances,
Ottawa (Canada).

Relativement au ciment de Portland.

Cher monsieur.—Suivant ma promesse, je vous transmets sous ce pli copie du mémoire utilisé par la délégation qui s'est rendue auprès de vous et de l'honorable M. Foster, vendredi dernier, mémoire contenant l'exposé des faits et conditions se rattachant à la fabrication du ciment de Portland au Canada, et qui, à notre avis, militent légitimement contre tout abaissement du droit existant sur cet article et prouvent victorieusement que dans l'intérêt de l'industrie canadienne, il importe d'appliquer avec rigueur les dispositions de la loi des douanes contre les importations à vil prix.

L'article 6 de cette loi se rattache à l'importation au Canada, à un prix inférieur à sa valeur marchande de l'article lorsqu'il est destiné à la consommation domestique dans le cours ordinaire des choses au pays d'où il est exporté au Canada, au moment de son exportation au Canada.

Les faits et les chiffres donnés dans notre mémorandum établissent que tout le ciment importé des Etats-Unis au Canada au prix auquel il se vend maintenant au Canada, doit être vendu à la manufacture à un prix de beaucoup inférieur à son prix de revient. Assurément on ne peut pas dire que c'est un prix équitable pour un marché intérieur dans le cours ordinaire et habituel des affaires. N'est-ce pas très extraordinaire? Si ce n'est pas là ce qu'a prévu l'article de notre loi des douanes relatif au dumping, alors quels sont les cas auxquels on a voulu appliquer cet article?

Espérant que le mémorandum contient des renseignements qui pourront vous être utiles pour régler cette affaire et que non seulement il n'y aura pas de réduction de tarif mais que le Gouvernement fera en sorte que les provisions de la loi des douanes relatives au dumping seront rigoureusement mises en vigueur pour le bien et la protection raisonnable de notre industrie du ciment.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,
JAMES PEARSON.

Cette lettre dit-elle que des représentations ont été faites?

M. MACDONALD (Pictou): Qui a écrit cette lettre?

M. WHITE: M. Pearson, un des membres qui composaient cette délégation. N'est-ce pas une preuve concluante? Cela ne prouve-t-il pas au delà de tout doute, même à la satisfaction de mon honorable ami d'Edmonton, que l'on ne peut pas dire, même par induction que des représentations ont été faites. Permettez-moi d'abord d'attirer l'attention de la Chambre sur l'article de la loi du revenu consolidé et de l'auditeur en vertu duquel le rabais a été fait. L'article 92 de cette loi dit que si le Gouverneur en conseil estime que si c'est conforme à l'intérêt du public, il peut faire remise de tout droit ou tarif payable à Sa Majesté et fixé ou autorisé par une loi du Parlement du Canada et telle remise peut être totale ou partielle, sous conditions ou sans conditions, etc. Dans quelles conditions a-t-on consenti le rabais? Mon honorable ami dit que dans la lettre écrite par le premier ministre suppléant, il était déclaré qu'on n'avait pas l'intention de réduire le tarif du ciment et c'est absolument vrai. Cette déclaration fut faite à cette date dans la lettre, parce que c'était vrai et mon honorable ami (M. Oliver) n'a pas lieu d'être surpris de rencontrer une déclaration vraie dans une lettre. Qu'est-il arrivé? Il avait couru de temps à autre des bruits de déficit dans la production du ciment, mais cette question n'avait pas été soumise d'une façon précise à l'attention du Gouvernement. Le 31 mai 1912, nous avons reçu l'information suivante:

Winnipeg, 31 mai 1912.

Nous ne pouvons acheter des provisions de ciment au Canada pour un usage immédiat. Nous avons de nombreuses entreprises de pavage à Régina et à Edmonton. Nous subirons de grandes pertes et le public aura à supporter des inconvénients si nous ne pouvons pas nous approvisionner immédiatement. Pouvez-vous suspendre le tarif de façon à obtenir le prix du ciment canadien, jusqu'à ce que la situation soit améliorée?

NATIONAL PAVING AND CIMENT Co.

C'était la première fois qu'on attirait mon attention sur le fait qu'une entreprise particulière souffrait des conditions existantes, et je ne perdis aucun temps pour faire une enquête. J'entrai aussitôt en communication avec le président de la compagnie du ciment. Je rencontrai le jour suivant son directeur général à Toronto et je lui dis: Il semble qu'il y ait une pénurie de ciment dans l'Ouest; qu'en dites-vous? Il dut admettre franchement qu'il ne pouvait pas fournir à la demande de l'Ouest. Or, la compagnie de ciment du Canada produit les cinq sixièmes de tout le ciment employé au Canada, et la Chambre devra se souvenir de ce chiffre pour comprendre la déclaration que je vais faire. Le directeur de la compagnie du ciment a admis, et je lui ai dit de m'écrire à ce sujet, qu'il ne pouvait pas obtenir de wagons ni de bateaux pour expédier le ciment dans l'Ouest.

D'autres représentations furent faites et je les signale à mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) qui critique le Gouvernement et à mon honorable ami de Saskatoon (M. McCraney), car je voudrais savoir quelles sont les prétentions de ces messieurs sur ce point. Je tiens à savoir s'ils sont en faveur de l'Ouest ou en faveur du merger du ciment. A la dernière session on a pris pour cible les mergers et les coalitions, et je voudrais connaître l'opinion de ces messieurs aujourd'hui. Je signale à mon honorable ami (M. McCraney) cette communication du Building Exchange de Saskatoon:

Saskatoon, 5 juin 1912.

Notre ville voit ses travaux complètement suspendus depuis plus de quatorze jours par suite du manque de ciment et de l'impossibilité du merger du ciment de satisfaire nos besoins et la situation semble vouloir continuer. Des pertes immenses sont causées aux entrepreneurs. On peut obtenir du ciment des Etats-Unis en quantité quelconque et à peu de jours d'avis. Notre bourse insiste auprès de vous et de votre gouvernement sur la nécessité de suspendre le tarif du ciment et vous prie respectueusement de prendre les mesures nécessaires pour suspendre le tarif.

On demandait de faire disparaître entièrement le tarif, et mon honorable ami (M. Oliver) critique le Gouvernement pour avoir diminué le tarif de moitié.

M. MACDONALD (Pictou) : Quelle est la date de cette lettre?

M. WHITE: Le 5 juin. Les honorables députés de l'opposition peuvent dire: Pourquoi ne faisaient-ils pas venir le ciment en payant les droits? J'ai fait une enquête sérieuse sur ce point—j'ai donné à cette question un soin aussi grand que j'en ai donné à toute autre—et en juin dernier, quand cette correspondance a été établie, le prix du ciment canadien dans l'Ouest était de 15 à 30 cents plus bas que le prix du ciment américain, en plus du transport et des droits de douane.

Les entrepreneurs de l'Ouest avaient fixé certains prix pour des pavages ou des constructions et dans ces cas ils auraient été obligés de payer les plus hauts prix, parce qu'ils ne pouvaient pas obtenir de fourniture de ciment des compagnies de l'est du Canada. Vous remarquerez que le premier télégramme que j'ai reçu me demandait d'uniformiser le prix du ciment pour que les entrepreneurs pussent obtenir le ciment au prix de leur soumission afin de se mettre à l'œuvre immédiatement et faire des pavages et des construtions. J'ai un autre télégramme du Board of Trade de Saskatoon—mon honorable ami de Saskatoon n'est pas ici, mais mon honorable ami d'Edmonton, le leader du contingent de l'Ouest est présent.

The Saskatoon Builders' Exchange,
Saskatoon, 6 juin 1912.

Le manque de ciment rend la situation critique dans notre ville. Les travaux de construction de toutes sortes sont suspendus par suite du manque de matériaux. Ce retard porte un coup sérieux au développement général. Plus de cinq millions de dollars sont inactifs dans la construction, et l'inaction forcée des ouvriers cause de grandes pertes aux entrepreneurs et autres. Nous insistons fortement pour qu'une diminution temporaire des droits soit autorisée afin de permettre d'obtenir du ciment des Etats-Unis et d'empêcher la prolongation d'un embarras commercial.

Chambre de Commerce de Saskatoon,
M. ISBESTER,
Président.

Permettez-moi de demander ceci à mon honorable ami: Osera-t-il calomnier le Builders' Exchange de Saskatoon ou le Board of Trade de Saskatoon en laissant croire qu'ils ont été influencés pour envoyer ces télégrammes parce qu'une élection devait avoir lieu dans la Saskatchewan? J'ai dit à mon honorable ami (M. Oliver) que je voulais le convaincre, et je pense que je suis bien près d'y être arrivé. Il ne peut se lever et dire, comme d'ailleurs aucun des députés de la gauche ne peut le dire, qu'il y a eu connivence à propos de la réduction dans l'Ouest si l'on s'en rapporte aux documents que je présente à la Chambre.

M. OLIVER: Si c'est un défi, je suis prêt à le relever.

M. WHITE (Leeds): Quelquefois quand mon honorable ami attaque le Gouvernement, je me félicite de ce que le bureau est entre lui et moi et que la masse d'armes n'est pas très à la portée de mon honorable ami.

M. OLIVER: Si mon honorable ami veut que je lui réponde, je peux le faire immédiatement.

M. WHITE: Mon honorable ami se souviendra que l'an dernier quand il fut interrompu, il déclara qu'il avait la parole et qu'il n'avait pas fini. J'ai la parole maintenant, et je rends la pareille.

Voici une autre communication de Saskatoon.

Saskatoon, 5 juin 1912.

Situation sérieuse causée par manque de ciment. Nous avons cinq millions de dollars en suspens dans cette ville par suite de l'insuffisance des matériaux. Insistons avec force pour suspendre le tarif pendant quatre mois pour nous permettre de nous fournir aux Etats-Unis. La suspension des travaux pendant notre courte saison favorable à la construction est un coup sérieux porté au développement de la construction des ouvrages en tous genres. Les entrepreneurs de la ville disent qu'ils perdent un millier de dollars par jour par l'arrêt forcé des travaux.

JAMES CLINKSKILL,
Maire, Saskatoon.
M. ISBESTER,
Président de la chambre de commerce.

J'en ai encore une autre de Calgary—il n'y a pas d'honorable député qui représente Calgary dans l'opposition. Je pense que si on savait à Calgary que des députés de la gauche s'opposent à la réduction des droits sur le ciment, il se passerait longtemps avant qu'ils ne comptent dans leurs rangs un représentant de Calgary.

Calgary, 5 juin 1912.

Le ciment est insuffisant ici. La provision est épuisée chez les manufacturiers de la localité. Les entrepreneurs de Calgary achètent aux Etats-Unis malgré les exigences du tarif. Cette organisation demande que votre gouvernement supprime les droits sur le ciment de

Portland jusqu'à ce que les manufacturiers canadiens soient en état de fournir les commandes de ciment.

W. J. RICHARDS,
Président de la chambre de commerce.

Cette dernière phrase répond à la question de mon honorable ami au sujet de la cessation des droits réduits le 31 octobre. Mon honorable ami se rend-il compte de l'usage que l'on fait du ciment? Comprend-il que c'est une nécessité de premier besoin et qu'il entre dans la construction des édifices, du pavage et des travaux et qu'il nécessite l'emploi de milliers d'hommes? Et pour la bonne saison, très courte dans l'Ouest, il est nécessaire d'avoir de bonne heure les matériaux. Mes honorables amis auront-ils la témérité de s'appuyer sur une lettre anonyme, de m'accuser dans cette Chambre et d'accuser le Gouvernemnt de connivence à propos d'une question aussi importante que celle du tarif?

Je me rapproche un peu maintenant et je demande: que trouvons-nous à Edmonton?

Les citoyens d'Edmonton partagent-ils la manière de voir de mon honorable ami (M. Oliver)? Qu'il approuve ou désapprouve les vues exprimées par mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), il marche à la suite de son chef, il est lié par ce que dit ce dernier. Voici le document que j'ai reçu de la chambre du commerce d'Edmonton:

Edmonton, 5 juin 1912.

A une assemblée générale spécialement convoquée pour discuter la question du ciment, les membres de la chambre de commerce ont approuvé à l'unanimité la démarche de leur président qui a signé un télégramme par lequel il demandait l'abolition du droit sur le ciment pendant une période de quatre mois, afin que les travaux de construction puissent être continués. La résolution fait observer que si on n'apporte pas un remède immédiat à la situation, la disette de ciment dans l'Ouest réduira à l'inaction plus de monde que n'en emploie l'industrie du ciment dans tout le Canada.

Cependant, nous voyons aujourd'hui le représentant d'Edmonton reprocher au Gouvernement une décision qui a sauvé d'un chomage forcé plus d'ouvriers de l'Ouest, que n'en emploie l'industrie de ciment dans tout le pays. Ne devrait-on pas, plutôt, me remercier? Je regrette que l'honorable chef de l'opposition ne soit pas présent, car il pourrait prendre pour lui une partie des responsabilités assumées par l'honorable député d'Edmonton.

Ne serais-je pas en droit d'exiger des excuses de l'honorable député? Parce que cette décision a été prise dans le mois de juin, et qu'il y avait une élection pendante dans la Saskatchwan, dans ce même mois, il insinue que le Gouvernement a agi en vue de l'élection et que sa décision n'a pas été déterminée par ces télégrammes. Comprend-il où peut le conduire cette manière de raisonner? Si on adopte sa manière de voir, on en vient nécessairement à la conclusion que les chambres de commmere de Saskatoon, de Calgary et d'Edmonton conspiraient et s'entendaient pour exercer une pression sur les électeurs de la Saskatchewan.

Et voyons Winnipeg, maintenant. Il s'écoulera bien des années avant que les libéraux aient un représentant dans cette ville, grâce à l'attitude du parti libéral sur cette question du ciment et quelques autres. Voici le texte du télégramme de Winnipeg:

Winnipeg, 7 juin 1912.

Veuillez consulter la résolution de cette chambre en date du 19 décembre, et la correspondance subséquente concernant le fusionnement des fabriques de ciment. Dans la résolution et les lettres, il est dit que les droits sur cet article de première nécessité sont excessifs et que le Gouvernement est invité à les abolir ou les abaisser. Cette chambre est sans nouvelles aucunes depuis votre lettre du 18 mars, dans laquelle vous dites que le Gouvernement étudiera la question. Une grande disette de ciment se fait sentir dans tout l'Ouest canadien. La construction est arrêtée et plusieurs travaux sont retardés indéfiniment. Cette chambre demande au Gouvernement d'intervenir promptement et d'abolir ou d'abaisser les droits pour apporter un remède à la situation

C. N. BELL

Voici un autre télégramme reçu de Battleford-nord:

Battleford-nord (Sask.), 8 juin 1912.

La disette du ciment rend la situation extrêmement critique. Les travaux de construction de toutes sortes sont suspendus par suite du manque de matériaux. Ce retard cause un tort considérable au développement général du pays. Nous demandons instamment l'abolition temporaire des droits, ce qui nous permettrait d'obtenir du ciment des Etats-Unis et de prévenir de plus grands malheurs.

LA CHAMBRE DE COMMERCE.

Ainsi, mon honorable ami (M. Oliver) prêche une politique qui est de nature à retarder le développement de l'Ouest. Quand à l'honorable chef de l'opposition, au lieu de lancer de pareilles accusations, il aurait pu avoir la simple courtoisie de venir à mon bureau et de demander à prendre connaissance des documents sur lesquels le Gouvernement s'est appuyé pour rendre cette décision. Est-il juste que, sur une simple dénonciation anonyme, on lance des accusations qui portent atteinte à mon intégrité personnelle. Je repète qu'en toute justice on devrait me faire des excuses.

M. MACDONALD (Pictou): L'honorable ministre parle d'une dénonciation anonyme, mais est-il en état de dire si l'honorable chef de l'oppositon n'a pas reçu une lettre semblable à celle qui a été publiée dans le "Courier" et portant une signature responsable.

M. WHITE (Leeds): Je n'en sais absolument rien. Tout ce que je sais, c'est que l'honorable chef de l'opposition, d'après ce que j'ai compris, a déclaré hier qu'il s'agissait d'une lettre anonyme.

Je n'ai aucune intention de me dérober aux accusations, surtout dans un cas aussi clair que celui-ci, et je ne crains pas d'affirmer que pas un seul député de l'opposition osera prétendre que le Gouvernement aurait pu agir autrement qu'il n'a fait, après avoir reçu ces télégrammes et ces résolutions. Je défie qui que ce soit d'affirmer le contraire, et il me semble entendre le tapage qu'aurait fait l'opposition si le Gouvernement avait agi autrement.

L'honorable député d'Edmonton aurait donné libre cours à son éloquence pour déplorer les calamités de l'Ouest et pour reprocher au Gouvernement de se faire le complice des trusts, des fusionnements et des coalitions. Ce ne sont que des paroles en l'air, qui ne prouvent rien. L'honorable député de Wellington-sud (M. Goderich) dit que le Gouvernement est l'allié des trusts, des fusionnements et des coalitions. L'attitude du très honorable chef de l'opposition et de l'honorable député d'Edmonton, sur cette question, parle par elle-même.

M. OLIVER: Monsieur l'Orateur...

Plusieurs DEPUTES: Silence.

M. OLIVER: J'ai déjà demandé à l'honorable ministre une rétractation, quant il a fait dire à l'honorable chef de l'opposition et à moi des choses que nous n'avons pas dites et j'ai cru comprendre qu'il devait rétracter. Je lui demande au moins de ne pas recommencer.

M. WHITE (Leeds): Je n'ai aucunement l'intention de défigurer le sens des paroles de mon honorable ami, mais on me pardonnera si je mets un peu de chaleur dans la discussion de cette question, vu la manière inconsidérée dont ces accusations ont été lancées.

M. MACLEAN (Halifax): Aucune accusation n'a été portée contre l'honorable ministre. Il ne faut pas qu'il soit trop susceptible.

M. WHITE (Leeds): Permettez-moi de répondre à cette remarque de l'honorable député d'Halifax (M. Maclean). Le chef de l'opposition a dit en toute lettre—j'ai pris note de ses paroles—que cette décision du Gouvernement n'avait été qu'une menée électorale.

M. OLIVER: Très bien! très bien!

M. WHITE (Leeds): Je me fais une haute idée de la position que j'ai l'honneur d'occuper dans le Gouvernement et si le ministre des Finances, pour de simples considérations électorales, agissait comme nous l'avons fait, il abuserait de la confiance mise en lui. Si l'honorable député d'Halifax pense autrement, j'espère qu'il changera d'avis avant que ses amis reviennent au pouvoir.

M. MACLEAN (Halifax): J'ai simplement fait observer que le ministre des Finances assumait, à lui seul, toute la responsabilité.

M. WHITE (Leeds): Je regrette d'avoir à dire que mon honorable ami ne se tient pas au courant des événements. S'il était mieux renseigné sur ce qui s'est passé, il saurait que j'ai déclaré publiquement avoir étudié cette question à fond, et que la décision du Gouvernement a été prise dans l'intérêt public et était motivée par la rareté du ciment. Cependant hier, on m'a reproché dans cette Chambre d'avoir agi ainsi pour venir en aide à des amis politiques. Je ne fais que répondre à cette accusation, dans des termes qui me paraissent appropriés.

Me suis-je contenté de cela? Non. J'ai ici un certain nombre d'extraits de journaux de l'Ouest, libéraux et conservateurs, dans lesquels il n'est point du tout question d'influencer dans un sens ou dans l'autre l'élection de la Saskatchewan; mais tous insistent sur la nécessité absolue d'apporter un remède pour faire cesser la disette de ciment qui paralisait les travaux dans les différentes parties de l'Ouest canadien. J'ai ses écrits par devers moi, mais je ne crois pas nécessaire d'en donner lecture à la Chambre. C'est alors que je résolus d'instituer une enquête. Je me suis mis en relations avec les directeurs de la Canada Ciment Co. qui expédie tout le ciment dans l'Ouest. Les petits fabricants d'Ontario n'en expédient pas. Je les ai consultés également, ainsi que les compagnies de chemins de fer et j'ai insisté auprès de ces dernières pour qu'elles missent un plus grand nombre de voitures à la disposition de la Canada Cement Co., afin de faire cesser la disette dans l'Ouest. Je ne m'en fais pas gloire; c'était mon devoir d'agir ainsi et je l'ai accompli. Je ne voudrais pas fatiguer la Chambre en donnant lecture d'une correspondance trop volumineuse, mais je tiens à exposer la situation assez clairement pour qu'on y trouve une réfutation absolue des accusations qui ont été portées. Voici la lettre de Mr F. D. Jones, gérant de la Canada Cement Co.:

3 juin 1912.

Le seule raison pour laquelle nos expéditions dans l'Ouest n'ont pas été plus considérables c'est que les compagnies de transport n'ont pas pu nous fournir des bateaux et des wagons en quantité suffisante. M. J. W. Norcross, le gérant de la Merchants Mutual Lines, de Toronto, qui s'était engagé à faire tous nos transports de ciment par eau, durant l'année, donne comme excuse, premièrement, que sa compagnie avait commandé la construction en An-

gleterre, de deux navires qui devaient être livrés ici à l'ouverture de la navigation.

Ceci se passait au mois de juin, 1912.

Ces navires ne sont pas encore arrivés, mais ils doivent être livrés dans le courant du mois. Deuxièmement, que la quantité de marchandises à transporter, est sans précédent.

Le gérant de la Canada Cement Co. a dû avouer qu'il était incapable d'expédier ses produits dans l'Ouest, mais il cherche à exonérer sa compagnie en ajoutant:

S'il y a eu des disettes temporaires, elles ont été causées par les compagnies de transport et non par notre compagnie. La preuve en est que les travaux du gouvernement, à Brooklyn et à Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, sont arrêtés par manque de ciment...

L'honorable député d'Halifax (M. Maclean) semble critiquer le Gouvernement à ce sujet et je me permettrai de lui demander...

M. MACLEAN (Halifax): L'honorable ministre ne sait pas encore ce que j'ai à dire....

Il ne devrait pas se permettre de pareilles assertions.

M. WHITE (Leeds): C'est vrai. Si mon honorable ami veut rester tranquille et ne pas m'interrompre, je ne lui dirai rien, mais s'il persiste dans ses interruptions, je m'efforcerai de lui répondre.

Le ciment a manqué, non seulement dans l'Ouest mais aussi dans l'Est. J'ai appris d'une façon pertinante d'un membre du gouvernement de l'île du Prince-Edouard que durant tout le mois de juin il n'a pu se procurer un seul baril du ciment qu'il avait commandé au cours de l'automne précédent à Montréal vu le grand encombrement dans le transport des marchandises de toute nature. Trois mois durant, les articles qu'il fallait transporter par chemin de fer s'étaient accumulés à Montréal et l'on manquait de ciment à l'île du Prince-Edouard. M. Jones dit:

Les travaux de l'Etat à Brooklynn et à Halifax, Nouvelle-Ecosse, sont suspendus, parce que le ciment manque pour la raison que l'Intercolonial ne peut fournir les wagons nécessaires et que le Grand-Tronc et le Nord-Canadien de Québec ne permettront pas à leurs propres wagons de passer sur d'autres lignes. A l'heure qu'il est nous avons encore 35,000 boisseaux de grain à transporter aux Provinces maritimes, parce qu'il nous est impossible de compter sur les wagons de l'Intercolonial. Je demande à citer les télégrammes suivants relatifs à cette pénurie de wagons dans les travaux de l'Etat:

Halifax, 30 mai 1912.

Les travaux à Brooklyn, comté de Queen, sont arrêtés par suite du retard dans l'approvisionnement du ciment, ce qui occasionne de grandes pertes financières.

Mon honorable ami veut-il donner à entendre qu'il existait une conspiration parmi la population tout aussi bien qu'entre les chambres de commerce de l'Est pour forcer le Gouvernement d'user de son influence auprès des électeurs de la Saskatchewan lors du scrutin dans cette province? Le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) se trouve à son siège et je répèterai ce que je viens de dire que, à mon sens, il devrait ainsi que l'honorable représentant d'Edmonton me faire des excuses d'avoir porté contre moi, en ma qualité de représentant du Gouvernement, à propos de la diminution du droit sur le ciment, des accusations aussi peu fondées quant à l'abaissement du droit sur le ciment et d'avoir dit que cette diminution n'avait été opérée que dans le seul et unique but de servir des exigence politiques urgentes. Le très honorable chef de la gauche n'a pas entendu ce que j'ai dit et je tiens à lui déclarer que j'ai démontré à la satisfaction, non seulement des membres de la droite, mais nécessairement à celle de ceux de l'opposition qu'à moins qu'il n'existât une conspiration parmi toutes les chambres de commerce et les bourses d'entrepreneurs d'Edmonton, de Saskatoon et de Calgary, la presse libérale de l'Ouest et les intéressés de l'Est dont j'ai parlé, l'accusation que l'on n'avait opéré cette diminution que pour servir des fins politiques urgentes doit être tenu pour mensongère et répréhensible.

Sir WILFRID LAURIER : Je me contenterai de faire observer que je n'ai pas porté cette accusation, mais qu'elle a été faite sur l'autorité d'une lettre d'un partisan du Gouvernement.

M. WHITE (Leeds): J'ai toujours eu et j'ai encore une très haute opinion des qualités intellectuelles du chef de l'opposition. Je lui demande, considérant le document que j'ai soumis à la Chambre, s'il estime que c'est me donner une réponse suffisante que de dire qu'il base son accusation allant à dire que le ministre des Finances a diminué de moitié le droit sur le ciment à seule fin d'influencer le verdict des électeurs de la Saskatchewan, sur les assertions d'une lettre d'un individu qui se targuait d'approuver le Gouvernement.

J'ai discuté la question avec M. Jones, gérant général de la compagnie Canada Cement, dans le but de faire disparaître le malaise qui existait dans l'Ouest, attitude que me reprochent aujourd'hui les membres de la gauche qui ont soulevé cette discussion. Voici une copie de la lettre que M. Jones m'a adressée:

Ottawa, 31 mai 1912.

Les entrepreneurs de la construction du brise-lames de Brooklyn font rapport que les travaux ont été suspendus parce qu'on ne peut livrer le ciment commandé.

E. D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef.

Le 12 juin j'ai avisé Jones que les chemins de fer du Grand-Tronc et du Canadien du Pacifique avaient déclaré qu'ils ont répondu à la demande de wagons.

De la lettre de Jones en date du 13 juin 1912:

"Je tiens à dire que sa déclaration (celle de McNicoll) est absolument inexacte.

"Dans le but de vous faire voir ce qu'est réellement la situation, je désire vous aviser que le 11 juin le bureau de l'un des vice-présidents du chemin de fer Canadien du Pacifique m'a mandé auprès de lui pour me dire qu'il avait reçu une dépêche de St-Andrews, annonçant que les travaux de la construction de la fabrique de conserves de sardines à cet endroit avaient été suspendus, le ciment faisant défaut, et que nous avions été avisés que nous, la compagnie de ciment du Canada, devions promettre d'expédier ce produit par le chemin de fer Canadien du Pacifique, dès que ce dernier mettrait des wagons à notre disposition. Le Canadien du Pacifique disait qu'il nous fournirait des wagons si nous consentions à les diriger sur St-Andrews. J'ai répondu que nous remplirions nos autres commandes avant d'expédier notre marchandise à St-Andrews. La compagnie répliqua que si elle nous fournissait des wagons, c'était pour qu'on les dirigeât sur St-Andrews. J'ai rétorqué que nous remplirions nos commandes en la façon accoutumée sans tenir compte de ses désirs.

"Je crois que cela vous démontre d'une façon concluante que le Canadien du Pacifique n'a pu fournir les wagons nécessaires, autrement dit, qu'il est toujours prêt à fournir des wagons pour ses propres travaux, mais non pas lorsqu'il s'agit de travaux d'utilité publique".

Je lirai brièvement les autres lettres sur lesquelles l'on a appelé mon attention:

Lettre de Jones à Hayes, le 13 mai 1912 :
La situation est intolérable à Lakefield.

Jones fait-il partie d'une conspiration? Jones, gérant général d'une compagnie que présidait le principal aviseur politique de mon très honorable ami, si je ne me trompe? A-t-il trempé dans un complot contre le gouvernement de la Saskatchewan? Voulait-il que le Gouvernement prît une attitude qui aurait eu un effet bienfaisant pour le parti conservateur lors des élections dont je parle? Il suffit d'énoncer le fait pour en démontrer l'absurdité.

"Je dois vous signaler les retards dont nous avons à nous plaindre dans notre industrie.

Ne pourrait-on arrêter un moyen qui nous permît de sortir de cette impasse dont nos clients se plaignent amèrement"?

Le 8 mai 1912. Lettre de Jones au Canadien du Pacifique :

"Nous prenons de l'avance dans nos transports".

Lettre au Grand-Tronc le 3 mai 1912 :

"Je constate que nous manquons de wagons du Grand-Tronc à toutes nos minoteries, sauf, peut-être, à Port-Colborne. Bien qu'il me répugne de le dire, je suis forcé de ne pas utiliser dans l'expédition, la ligne du Grand-Tronc quand il est possible de me servir d'une autre ligne".

Le 16 avril 1912.

Jones à Bosworth, chemin de fer Canadien du Pacifique :

"Je regrette d'avoir à dire qu'il semble que notre trafic aux points du chemin de fer Canadien du Pacifique sera ruiné à cause du manque de wagons".

C'était au mois d'avril. Il va sans dire que j'ai reçu cette lettre au mois de juin, parce que j'avais discuté la question avec la compagnie de ciment du Canada pour savoir en quelle posture elle se trouvait. Jones soutient que la compagnie de chemin de fer se trouvait en faute, mais non pas la compagnie de ciment. J'estime que l'on doit blâmer les deux—la compagnie de chemin de fer, pour ne pas avoir le nombre de wagons nécessaires et la compagnie de ciment pour ne pas posséder assez de bateaux et de navires. Entre temps la disette se propageait dans l'Ouest; cependant, mon honorable ami blâme le Gouvernement qui a agi dans l'intérêt public en se prévalant des dispositions du statut qui lui donne le pouvoir de tenir cette attitude ; il soutient que nous n'étions animés alors que par des motifs d'une nature politique.

Le 11 avril 1912, Jones écrivait à Bosworth, du Canadien du Pacifique:

"Il me répugne de revenir à la charge auprès de vous, mais le nombre de wagons que vous avez fournis à Hull et à Montréal est si minime que notre industrie sera ruinée. En vérité, nous ne pouvons nous procurer de wagons, pour ainsi dire. A l'heure qu'il est, il nous manque 90 wagons, au bas chiffre, à nos cours de Hull. A Montréal, nous aurions besoin d'au moins 200 wagons supplémentaires dans nos deux cours. Depuis notre dernière entrevue, l'état de choses, bien loin de s'améliorer, n'a fait qu'empirer. Vous n'ignorez pas que le volume de nos affaires va augmenter rapidement."

Mais à quoi se résume toute la question? Je crois en l'esprit de justice et d'équité de tous les membres de la Chambre; je m'en rapporterais à un jury des honorables membres de la gauche et je lui demanderais de déclarer si je n'ai pas établi hors de tout doute pour tous ceux qui siègent ici que le Gouvernement a pris à bon droit cette attitude vu l'état de choses qui existait dans l'Ouest et dans l'Est; j'exprime l'avis que le Gouvernement n'est pas responsable s'il est arrivé que cette disette de ciment s'est produite lors des élections de la Saskatchewan dont il ne nous incombait nullement de fixer la date.

Pendant l'absence de mon très honorable ami j'ai expliqué qu'il aurait pu obtenir de moi les renseignements qu'il demande. Au lieu de s'adresser à moi, il préfère m'attaquer en une façon bien injuste et bien répréhensible vraiment, parce qu'il aurait pu obtenir le renseignement qui lui aurait clairement démontré ainsi qu'à la Chambre que l'attitude prise par le Gouvernement en cette occurrence n'avait rien à voir aux élections de la Saskatchewan.

Mais quel fut le résultat? Le Gouvernement a été autorisé de prendre cette attitude par les termes mêmes du statut: "si cela était dans l'intérêt public". Le résultat

fut des plus satisfaisant, certes, et cette attitude prise par le Gouvernement et que condamne mon honorable ami d'Edmonton, à la suite de son chef, va assurer un avantage inappréciable à l'Ouest, parce que, non seulement la compagnie de ciment du Canada sera forcée d'augmenter sa flottille des Grands lacs—ce qu'elle a déjà fait en y ajoutant quatre navires— et que non seulement les chemins de fer mettront plus d'empressement à transporter le ciment à l'Ouest, mais encore parce que l'on forcera la compagnie d'établir son industrie dans l'Ouest qui réclame à grands cris des usines et des manufactures. Il me fait plaisir de dire que j'ai réussi à engager des industriels à s'établir dans cette partie du pays. Je saisis toutes les occasions de faire observer à nos fabricants de l'Est la nécessité de s'établir dans ces grandes et prospères villes de l'Ouest. J'ai confiance qu'ils continueront plusieurs années encore le travail qu'ils ont accompli dans ce sens.

J'ai étudié avec soin cette question du taux du transport des marchandises; quant au ciment, le tarif de transport de Fort-William est de un cent par mille et par tonne.

Le ciment qui se vendait à Toronto $1.45 le baril avait atteint environ $3 à Edmonton et $2.50 à Saskatoon. Mes honorables amis semblent ne pas sympathiser avec la population ou les entrepreneurs de l'Ouest, alors que les travaux de construction ou de pavage ont été interrompus, ou que des milliers d'hommes se trouvaient privés de travail, non, mais ils se complaisent uniquement à blâmer les ministres d'avoir pris une attitude en tous points conforme à la loi.

Je crois avoir épuisé cette question de ciment. Je voulais établir à la satisfaction de tous les membres de cette Chambre, sans distinction de partis, que l'attitude prise par le Gouvernement avait sa raison d'être. Je verrais avec plaisir tout représentant de l'Ouest se lever ici pour faire inscrire aux Débats sa protestation contre ce que le Gouvernement a fait en juin dernier dans cette affaire du ciment.

M. J. G. TURRIFF: Je crois que mon honorable ami n'a pas établi la question suivant toute la justice qui est due à l'honorable chef de la gauche et à l'honorable représentant d'Edmonton en disant qu'ils condamnaient cette diminution de tarif. Tout ce qu'ils ont prétendu, c'est que le Gouvernement n'avait opéré cet abaissement tarifaire que pour atteindre des fins politiques, mais ils n'ont pas condamné cette diminution.

M. WHITE (Leeds): Après avoir entendu la lecture que j'ai faite des dépêches et lettres reçues des bourses d'entrepreneurs, des chambres de commerce et autres associations de l'Ouest, mon honorable ami peut-il me demander sérieusement, lui qui connaît si bien la situation, si un gouvernement quelconque pouvait ne pas agir comme nous avons fait? L'honarble député d'Assiniboïa eût protesté de toute la force de sa voix si nous nous étions abstenus de prendre une détermination.

Si mon très honorable ami eût été chef du cabinet à ce moment-là, il n'aurait pas agi autrement, car c'est un esprit éclairé. A sa place, j'eusse fait ce que, à mon avis, il était tenu, par égard pour moi et pour le Gouvernement, de faire, mais qu'il n'a pas fait: je me serais enquis des renseignements sur quoi le Gouvernement a fondé la détermination à laquelle mon honorable ami trouve aujourd'hui à redire.

A ce propos j'ai dit avant que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) fût rentré que si l'on a pu reprocher au Gouvernement actuel de s'être allié aux monopoleurs et aux trustards, il semble peu probable que l'on persiste à nous adresser un tel reproche, car notre Gouvernement est le premier qui ait jamais pris une détermination semblable à l'égard d'un tel trust pour le contraindre à plus d'égards envers le consommateur.

J'ai aussi à ce sujet le compte rendu singulier d'un discours de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux). A ce propos comme aussi au sujet d'autres extraits de journaux, qu'il me soit permis de dire que l'on a si souvent dénaturé ou inexactement rapporté mes propres paroles que je prierai l'honorable député de vouloir bien nous dire dès à présent, si la Chambre le permet, ou plus tard, si le compte rendu dont je parle est bien conforme au discours qu'il prononçait à Marieville le 7 septembre dernier. Prière de noter la date en se rappelant que le Parlement était prorogé depuis avril dernier. Mon honorable ami parlait du Gouvernement, et c'était bien; mais c'est avec beaucoup moins de raison qu'il blâmait le Gouvernement et en critiquait la politique. D'après ce compte rendu, il disait:

Il a institué une commission du tarif composée d'hommes très favorables aux trusts.

Le Sénat, on le sait, a rejeté le projet de loi tendant à créer une commission du tarif, et je crois que les membres de la Chambre feraient bien de relever les noms de ceux qui votèrent contre ce projet. De cette façon on trouvera une réponse concluante à l'honorable député qui, l'hiver dernier, affirmait que la commission du tarif était instituée dans l'intérêt des monopoles, des trusts et des coalitions.

Il a institué une commission du tarif composée d'hommes très favorables aux trusts. Etabli par les soins des trusts, le Gouvernement actuel pouvait assez difficilement leur refuser toute la protection possible.

On sait quelle somme de protection nous leur avons accordée depuis que nous sommes au timon des affaires.

La commission fut créée, mais ordre lui fut donné de ne point tenir compte des justes revendications des cultivateurs.

En vérité, voilà du nouveau:

Pourquoi les ouvriers et les petits propriétaires agricoles ne sont-ils pas représentés au sein de la commission?

La réponse péremptoire à cela, c'est que la commission ne fut pas instituée.

N'ont-ils pas les mêmes droits que les trusts? N'ont-ils pas droit à certains égards de la part du Gouvernement?

Je ne prétends pas que ce soit là un compte rendu fidèle des paroles de l'honorable député, mais c'est ainsi que le "Montreal Star" les a rapportées: si elles sont dénaturées, mon honorable ami est tenu de le faire savoir à la Chambre.

M. LEMIEUX: Je dois dire que ce compte rendu est entièrement erroné. Si l'honorable ministre (M. White) daignait me faire l'honneur de se reporter aux autres journaux publiés à Montréal à la même date, il y trouverait le compte rendu textuel de mon discours. Il doit certainement me supposer assez intelligent pour que je sache qu'à la dernière session le bill relatif à la commission du tarif fut rejeté par le Sénat.

Pour ce qui est de la représentation des cultivateurs au sein de cette commission, il se rappellera qu'à l'époque où il déposa son projet de loi je lui demandai si la classe agricole serait représentée. Ce compte rendu est sans doute basé sur quelque allusion que j'ai dû faire à ce sujet. Mon honorable ami se convaincra, j'en suis sûr, que je n'ai pas pu tenir le langage que m'attribue le "Star". L'erreur provient peut-être de ce que les journaux anglais de la province de Québec emploient parfois des reporters n'ayant qu'une connaissance imparfaite de la langue française. Mon discours a été publié en entier dans les colonnes du "Canada", et la "Gazette" de Montréal en a donné une longue analyse. Je suis certain que la "Gazette" a publié un compte rendu fidèle de mon discours.

M. WHITE (Leeds): Il va sans dire que j'accepte sans réserve l'explication de l'honorable député (M. Lemieux) qui affirme que l'on a mal rapporté ses paroles. Dans les circonstances on s'explique comment l'erreur a pu se produire; il adressait la parole en français et le traducteur s'est sans doute trompé. Je dois dire que ces propos ne semblaient pas être de lui puisqu'il savait que le Sénat avait rejeté le projet de loi relatif à la commission du tarif.

Mais comme il a parlé de la représentation des cultivateurs et qu'il m'a fait des questions à ce sujet au cours de la discussion sur le bill concernant la commission du tarif, il doit sans doute se rappeler ce que je lui répondis. J'ai déclaré que je n'écarterais point un cultivateur, un ouvrier ou un négociant à cause de son état ou de son métier; que le devoir du Gouvernement, consistait, selon moi, à nommer les hommes les plus habiles que l'on pourrait trouver.

Sir WILFRID LAURIER: Excepté un libre-échangiste.

M. WHITE (Leeds): Eh mais, il n'en reste plus un seul au Canada; il faudrait en importer un d'Angleterre, et c'est un membre de la gauche qui serait le premier à s'opposer à l'importation d'un Anglais.

Laissant là le droit sur le ciment, "trusts, monopoles et coalition" pour entrer dans une atmosphère plus dégagée, je releverai certaines des observations de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver). L'élection de Macdonald semble avoir plongé mon honorable ami dans une morne tristesse. Il a donné lecture d'affidavit provenant d'un seul côté et se rattachant à une affaire dont les tribunaux se trouvent saisis, affaire que je ne me propose pas de discuter, les faits ne m'étant pas connus. Il semble assez étrange que l'honorable député ait mêlé une telle affaire au débat sur l'adresse en réponse au discours de Sa Altesse Royale; toutefois, le motif qui le fait agir se perçoit aisément. Il cherche à détourner l'attention, à masquer la défaite qu'il a essuyée dans Macdonald. Avec plusieurs de ses collègues il s'est transporté dans cette circonscription pour y combattre à l'ombre du drapeau de la réciprocité commerciale avec les Etats-Unis, et du libre-échange dans les limites de l'empire—deux systèmes l'un à l'autre contraires à bien des égards. Leur déroute fut complète.

Et c'est pour masquer ce fait, je crois bien, que l'honorable député saisit la Chambre de toutes ces allégations que nous ne saurions examiner, puisqu'elles ne proviennent que d'une seule des parties. Il dépose des affidavit, un autre en fait autant; quelle lumière nouvelle cela peut-il jeter sur les faits? A quoi bon critiquer l'administration de la justice au Manitoba, puisque cette administration n'est pas de notre domaine? Je n'ai pas d'objection à ce que l'on s'enquière de la situation qui prévalait dans la circonscription de Macdonald à l'époque de l'élection; mais il me semble que mon honorable ami a voulu détourner l'attention du fait évident que, une année après l'élection générale, la population de Macdonald, celle des districts ruraux notamment, a proclamé par une énorme majorité à la face de l'univers que le Manitoba, cette grande province des Prairies, a renoncé pour toujours à la réciprocité commerciale.

Qu'est-elle devenue, la réciprocité? (Qu'est-il advenu d'Absolon? allais-je demander.) Chose étrange, au cours de ses observations, le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) n'a pas soufflé mot de la réciprocité. L'an

dernier, il disait que la passion et les préjugés avaient triomphé au scrutin. Et maintenant il passe la réciprocité sous silence.

Que la Chambre me permette de faire observer que l'importante question qui séparait les deux partis politiques en ce pays est encore précisément la même qu'au mois de septembre de l'année dernière. La loi que les Etats-Unis ont établie relativement à la réciprocité commerciale subsiste toujours, et il ne reste plus au Parlement canadien qu'à voter une loi semblable pour que la convention de commerce négociée entre les deux pays entre en vigueur. Je considère que mon très honorable ami est tenu de faire connaître à la Chambre et au pays son véritable sentiment sur cette question. S'il redevenait chef du Gouvernement, ferait-il voter une loi décrétant la mise en vigueur de la convention de commerce entre le Canada et les Etats-Unis? Il a déclaré partout que le problème est toujours là, mais il garde le silence sur ce qu'il pense de la manière de le résoudre.

A en juger par ce qu'il a dit en public dans la province d'Ontario, l'honorable représentant de Renfrew-sud (M. Graham) est encore du même avis qu'il y a un an: il est toujours favorable à la réciprocité. Si l'on s'en rapporte à ce qu'il a dit et fait ici même à cet égard au cours de la dernière session, mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) n'est pas homme à répudier aujourd'hui la réciprocité.

M. OLIVER: Mon honorable ami me fait vraiment trop d'honneur en lançant ainsi un aussi grand nombre d'observations à mon adresse. Je tiens beaucoup à déclarer que je ne songe pas à répudier la réciprocité.

M. WHITE (Leeds): Il ne m'est pas venu à la pensée de donner à entendre que mon honorable ami avait cette intention. Pour ce qui est du représentant de Wellington-sud (M. Guthrie), je me rappelle que l'an dernier je m'étais formé une très haute opinion de sa perspicacité. En vérité, j'ai cru découvrir en lui un habile médecin politique, ou tout au moins un excellent coroner politique; car il connaît les signes diagnostiques de la mort. C'est lui qui a dit de la réciprocité qu'elle était morte.

Je suis dans l'incertitude quant à la manière de voir du représentant de Lambton-ouest (M. Pardee) et du député de Norfolk (M. Charlton). Quant à mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark), c'est la perle des chevaliers du libre-échange. Je sais ce que pensent les honorables représentants de Saint-Jean (M. Pugsley) et de Welland (M. German).

A en croire les députés de la gauche, on dirait que les membres du cabinet se livrent chaque jour entre eux à des combats sanglants, mais, étant donné la divergence de vues de la gauche sur la question de la réciprocité, n'y a-t-il pas lieu de se demander si la plus parfaite harmonie règne au sein de la famille libérale?

Combien de représentants de l'Ontario se lèveraient dans une réunion publique pour déclarer qu'ils sont en faveur de la réciprocité? Combien de députés de la province de Québec en feraient autant? Il y a un vieux dicton: Qu'en dira-t-on à Londres? Et l'honorable représentant de Wellington-sud peut fort bien se demander: Qu'en dira-t-on à Guelph? Et le député de Lambton-ouest pourrait se trouver dans le même embarras.

Voyons ce que le "Globe" de Toronto disait de l'élection de Macdonald et cherchons à découvrir si cette feuille considère que cette question est une question d'actualité.

LIBRE-ECHANGE DES PRODUITS AGRICOLES.

Les électeurs de la circonscription de Macdonald sont en présence d'un grand problème au sujet duquel ils devront se prononcer à l'élection complémentaire, samedi prochain. Il ne s'agit pas de savoir s'il y aura un changement du ministère, car quelque soit le résultat du scrutin, le Gouvernement Borden demeurera au pouvoir jusqu'à la prochaine élection générale quelle que soit l'époque à laquelle elle aura lieu. La question est de savoir si les cultivateurs de l'Ouest jouiront du privilége d'expédier leur grain et leurs bestiaux en franchise sur les marchés des Etats-Unis, et s'ils auront de plus l'avantage d'un transport moins long par voie ferrée et d'un débloquement permanent du trafic. Si les cultivateurs de Macdonald désirent jouir de ces avantages, ils peuvent par leurs bulletins de vote hâter l'époque où ils se les procureront.

Qu'est-ce que cela signifie? C'est une déclaration catégorique en faveur de la réciprocité.

Un politique très distingué de l'Ontario, patriote et impérialiste ardent a été élu leader au Sénat, en remplacement de sir Richard Carthwright. J'ai nommé sir George Ross et je désire que mon très honorable ami lise, note, apprenne et considère en son for intérieur ce que celui-ci pense de la réciprocité. Il devrait graver dans sa mémoire les paroles suivantes:

> Ne cherchons pas à améliorer notre sort à moins d'être certains de l'effet du remède. Que le Canada continue à vendre ses produits partout où il trouve un débouché, ayant confiance en la Providence qui a toujours rempli ses granges jusqu'au faîte et fait la fortune de ses négociants. Qu'il ne mette pas en péril son commerce et son indépendance en prévision d'événements qui ne se réaliseront peut-être jamais, et qu'il n'assume pas d'obligations qui pourraient entraver à l'avenir le plein essor de son industrie.

En tout respect, je soumets que voilà une bonne poignée de vérités. Si lui tient compte des sentiments divers qu'entretiennent les députés de la gauche, peut-on concevoir ce que serait un conciliabule du

parti libéral au sujet de la réciprocité? La réunion ressemblerait à une fête de la pentecôte en politique pendant laquelle chacun parlerait une langue différente. En toute franchise, je déclare à mon honorable ami que, vu que les Etats-Unis ont adopté une loi concernant la réciprocité, il doit, en justice pour la population canadienne et pour la Chambre, déclarer s'il se propose de désavouer la convention douanière.

Par contre, s'il a l'intention de se tenir sur le même terrain qu'en septembre dernier, qu'il le dise, mais je suis d'avis qu'il doit se prononcer. Il ne saurait ménager la chèvre et le chou. Il ne saurait prôner la réciprocité dans l'Ouest et prêcher la permanence du tarif dans l'Est. J'abonde dans son sens lorsqu'il déclare que rien n'est plus important pour le commerce et le bien général du Canada que la permanence du tarif.

Sir WILFRID LAURIER: A l'égard du ciment.

M. WHITE: Et de la houille. Il ne saurait être pour et contre la réciprocité. Mon très honorable ami m'a critiqué, pas très souvent mais dans différentes occasions, au sujet de ce qu'il s'est plu à appeler les coups de canif donnés au tarif; jamais, depuis la confédération, un ministère n'en a moins donné.

Lors de mon exposé budgétaire de l'an dernier, le représentant d'Edmonton m'a adressé des reproches, mais en ce qui concerne la permanence du tarif, je suis d'accord avec mon honorable ami et je déclare que rien n'est plus important pour l'industrie canadienne et la prospérité du Canada en général que le maintien d'un tarif stable jusqu'au moment d'un remaniement complet. Sur ce point, je tombe parfaitement d'accord avec mon honorable ami. Dans mon exposé budgétaire de l'an dernier, j'ai formellement déclaré qu'il y avait beaucoup de raisons d'élever certains droits et beaucoup de raisons d'en abaisser d'autres; mais que, ou que nous devions créer une commission du tarif et eu égard à la prospérité générale et à la situation du Canada, j'étais d'avis qu'aucune modification du tarif ne devait avoir lieu cette année-là. Mes paroles sont consignées par écrit.

Cependant mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), ne semble pas doué du don de la critique. Ignore-t-il qu'aucun changement au remaniement du tarif une fois par année ne saurait créer un état d'instabilité égal à celui qu'aurait provoqué la convention douanière que son Gouvernement a conclue? Je vous en dirai la raison. D'abord, cette convention pouvait prendre fin à brève échéance.

Qu'il me soit permis de rappeler un fait historique qui intéresse mon très honorable ami et toute la députation. Lorsque l'ancienne convention douanière de lord Elgin prit fin en 1866, les Américains refusèrent de la renouveler. Elle avait duré douze ans, mais elle prit fin en 1866, après la guerre. Les Américains refusèrent de la renouveler pour des motifs bien connus de plusieurs députés, entre autres, à cause d'une certaine animosité résultant de la guerre. Le gouvernement de coalition qui tenait alors les rênes du pouvoir au Canada dépêcha deux commissaires, MM. Hay et Howland afin de faire prolonger la durée du traité. Ils n'y réussirent pas, mais ils suggérèrent d'en venir à une entente exactement semblable à celle qui a été conclue l'an dernier, entente qui entrerait en vigueur lors de l'adoption de lois par les deux pays. L'honorable Geo. Brown, l'un des chefs libéraux canadiens, l'un des membres de la vieille garde et le fondateur du "Globe" de Toronto, journal qui parle maintenant d'obstruction chaque fois qu'il s'agit de combattre la réciprocité, l'honorable George Brown, dis-je, menaça de sortir du ministère et en sortit pour cette raison-là et pour une autre.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien! très bien!

M. GRAHAM: Dites-nous l'autre raison.

M. WHITE (Leeds): Des documents font foi de son sentiment à cet égard. Mon très honorable ami constatera que l'honorable George Brown—nul plus que lui n'a de respect pour George Brown, pour plusieurs de ses opinions—a déclaré que ce serait introduire un facteur d'instabilité dans les affaires publiques, que nous serions des pantins aux mains des législatures de Washington, il ne pouvait pas mieux s'exprimer. Personne n'ignore que de nos jours aux Etats-Unis le grand inconvénient est l'instabilité du tarif. On peut y apporter des modifications au tarif; les propositions sont débattues dans une Chambre ou dans l'autre; elles peuvent y être modifiées et la population n'ose pas conclure de marchés pour un jour lointain. Si cette convention avait été ratifiée, nous aurions reçu de fréquents avis au sujet de l'époque où elle aurait pris fin, et cela aurait été un facteur d'instabilité. Après l'installation de notre outillage, la construction de nos voies ferrées pour le transport entre le Nord et le Sud, après l'ouverture des nouveaux débouchés pour notre commerce, on aurait pu nous notifier que la convention prendrait fin au bout de quelques mois, ce qui aurait causé une perturbation générale dans le pays. C'eût été un élément d'instabilité inconcevable. Nulle modification de notre tarif d'une année à l'autre ne créerait une instabilité semblable à celle que cette convention douanière aurait produite dans nos affaires.

Quelle perte nous a causée le rejet de la convention douanière? Examinons impartialement ce qu'il nous a fait perdre.

Sir WILFRID LAURIER: Vous feriez mieux de le demander à George Lake, l'exportateur de bestiaux.

M. WHITE (Leeds): M. George Lake est, à n'en pas douter, un brave citoyen, mais il y a beaucoup de braves citoyens et c'est aux politiques d'accorder le plus d'avantages au plus grand nombre. Je n'ai jamais nié que la réciprocité aurait conféré des bienfaits à plusieurs, mais ce qu'il faut considérer c'est le plus grand bien de la majorité au point de vue économique. Et je crois qu'en rendant une loi mettant en vigueur la convention douanière conclue par nos très honorables amis avec le Gouvernement des Etats-Unis, nous n'aurions pas assuré le plus grand bien de la multitude des gens.

Mon très honorable ami se rappelle qu'au mois d'août de l'an dernier une crise grave menaçait ce pays. Le nombre des permis de construction diminuait, les recettes de la douane baissaient, et au mois d'octobre, au lendemain de l'élection, le revenu s'est mis à grossir, le nombre des permis de construction a augmenté, et nous avons eu l'année la plus prospère dans les annales de notre pays. Qu'avons-nous perdu parce que nous n'avions pas la réciprocité? Il y a trois ans, notre commerce se chiffrait par $750,000,000. L'an dernier, il atteignait près de $850,000,000. Cette année, je l'espère, il sera d'environ $950,000,000.

M. LEMIEUX: Avec quel pays faisons-nous le plus d'affaires?

M. WHITE (Leeds): Avec les Etats-Unis.

M. LEMIEUX: Très bien! très bien!

M. WHITE (Leeds): Je veux bien que l'honorable député s'écrie: "Très bien! très bien!" Le représentant d'Edmonton (M. Oliver) déclarait l'autre jour que le programme du parti conservateur est de ne pas commercer avec les Etats-Unis.

M. OLIVER: C'était le programme avoué de la droite au cours de l'élection; c'était son cri de guerre.

M. WHITE (Leeds): Mon très honorable ami (M. Borden) déclare qu'il n'a jamais dit rien de tel.

M. OLIVER: Je ne lui reproche pas de l'avoir dit, mais je déclare que c'était le cri de guerre de son parti.

M. WHITE (Leeds): Vidons cette querelle sur l'heure. Qu'est-ce que mon très honorable ami (M. Borden), ainsi que tous les membres de la droite, trouvaient à redire à la convention douanière? C'est à la convention elle-même qu'ils s'opposaient, entre autres choses, au fait que nous abandonnions à la grande République américaine le droit de faire nos lois douanières.

Pas un homme de bon sens n'a d'objection à acheter des Etats-Unis ou a leur vendre si la chose peut se faire en dépit du tarif qui a été adopté conformément aux besoins de chaque pays. Si mon très honorable ami veut acheter des Etats-Unis, je n'y ai pas d'objection, mais je m'oppose à ce qu'il fasse une convention livrant aux mains du congrès des Etats-Unis une liste aussi importante d'articles de notre tarif.

M. OLIVER: Nous pourrions alors vendre aussi bien qu'acheter aux Etats-Unis.

M. WHITE (Leeds): Nous pouvons vendre aux Etats-Unis aujourd'hui.

M. OLIVER: Nous ne le pouvons pas.

M. WHITE (Leeds): Mais nous ne pouvons pas régler leur tarif.

M. OLIVER: Nous l'aurions pu au moyen de la réciprocité.

M. WHITE (Leeds): Mon honorable ami dit que nous aurions pu régler leur tarif au moyen de la réciprocité, mais combien de temps cela aurait-il duré, tandis que les Etats-Unis auraient été les maîtres du nôtre pour un temps indéfini grâce à leur force comparée à la nôtre. Je ne discuterai pas, cependant, cette question maintenant. Ainsi que je l'ai dit, nous conservons la maîtrise de nos propres affaires. L'honorable chef de l'opposition se trouve embarrassé, très embarrassé. Le Canada est prospère comme il l'a jamais été, mais mon honorable ami n'est pas satisfait de cette prospérité. Nos revenus sont plus élevés qu'ils l'ont jamais été auparavant, mais cela ne semble pas lui plaire. La vérité est qu'il regrette de ne pas se trouver de ce côté-ci de la Chambre. Je crains qu'il y ait là un cas pour le Dr Fell. Je dis cela à regret, mais je ne puis expliquer autrement l'attitude de l'honorable chef de l'opposition. Il a accusé le Gouvernement de ne rien faire. Si le Gouvernement a pu faire quelque chose, ce n'est pas parce que mon très honorable ami n'a pas essayé de l'empêcher, car il a mis des entraves aux meilleures mesures que nous avons soumises à cette Chambre l'année dernière. Voyons ce que nous avons fait dans le court espace d'un peu plus d'une année de pouvoir.

Un de nos premiers actes a été d'agrandir les frontières du Manitoba. La Chambre avait adopté en 1907 une résolution approuvant le principe de la chose, et bien que mon très honorable ami soit resté au pouvoir quatre années encore, je ne vois pas qu'il ait pris aucune mesure pour l'agrandissement des frontières du Manitoba. Notre Gouvernement au contraire, s'est occupé immédiatement de la question. Ce n'était pas la chose la plus facile du monde à régler; mon très honorable ami ne voulait pas l'aborder; il retardait; mais le présent Gou-

vernement a rempli ses promesses, et mis la province du Manitoba sur le même pied que les autres provinces de l'Ouest.

Le Manitoba apparaissait sur la carte comme un timbre postal avant que nous en eussions fait une enveloppe dans laquelle nous avons mis quelques millions de dollars d'arrérages qui auraient dû être payés à cette province depuis longtemps.

Prenons ensuite la politique navale. Je n'ai pas l'intention de la discuter dès maintenant, mais qu'avons-nous fait? L'année dernière, alors que nous n'étions au pouvoir que depuis quelques semaines, l'honorable député de la gauche nous reprochait de n'avoir pas encore fait connaître notre politique navale. Mais quels sont les faits? La première conférence impériale convoquée pour étudier la question de la défense de l'empire sur terre et sur mer, se réunissait en 1887, il y a 25 ans, et pendant quinze années de cette période, mon très honorable ami a tenu les rênes du pouvoir. Quelle est notre situation aujourd'hui en fait de défense navale? Nous avons le "Niobé" dans le bassin de radoub à Halifax. On vient de réparer sa coque, ce qui a coûté $300,000. Nous avons aussi le "Rainbow" sur la côte du Pacifique. Voilà jusqu'où nous avons pu aller. Mon très honorable ami (M. Borden) disait en 1910, dans une circonstance semblable à celle-ci, qu'il irait à Londres consulter l'amirauté, et ferait connaître la décision du Gouvernement plus tard. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) dit que le Gouvernement n'agit pas. L'honorable premier ministre pouvait-il faire plus qu'il a fait? Il a rempli ses promesses dès le moment que la chose lui a été possible.

Nous avons ensuite accordé une subvention au chemin de fer du Témiskaming au nord d'Ontario; un chemin qui a couvert une des plus riches régions minières du Canada, et riche aussi en terres agricoles.

M. MURPHY: Merci au gouvernement libéral.

M. WHITE: Je dirai merci au Gouvernement libéral. Nous devons des remerciements à sir George W. Ross, dont je viens de faire connaître à cette Chambre les opinions sur la réciprocité, et merci aussi au très habile premier ministre actuel d'Ontario, et à M. Inglehart, la tête de la commission.

Mais lorsque le Gouvernement proposa de donner une subvention de deux millions à la province d'Ontario pour avoir construit ce chemin, la gauche s'y opposa bien que l'ancien ministre des chemins de fer (M. Graham) n'apporta aucune objection, autant que je me le rappelle, aux bills accordant des subventions au Canadian-Northern et au chemin de fer Pacifique-Canadien.

M. GRAHAM: Je demande pardon à mon honorable ami. J'ai par deux fois provoqué un vote en comité au sujet de subventions au Canadian-Northern.

M. WHITE (Leeds): Etait-ce au sujet des taux de transport?

M. GRAHAM: Oui, absolument.

M. WHITE: Alors, je retire ce que j'ai dit. J'ai une assez bonne mémoire, et je me rappelle bien qu'au sujet de la subvention de $12,000 par mille, mon honorable ami a dit qu'il s'opposait à soumettre les taux de transport direct à la juridiction de la commission.

M. GRAHAM: Au pouvoir.

M. WHITE: Peu importe, je retirerai ce que je viens de dire.

M. GRAHAM: Mon honorable ami a raison pour une partie et tout pour l'autre. Je ne me rappelle pas si j'ai provoqué un vote au sujet de la subvention au Canadian Northern dans la Colombie-Anglaise à moins que les taux de ce chemin ne fussent réglés par la commission. Telle était la raison de mon opposition. Au sujet du chemin de fer du Témiskaming au nord d'Ontario, j'ai déclaré distinctement, que si j'eusse été membre du Gouvernement d'Ontario je n'aurais pas songé à venir demander une subvention au Gouvernement fédéral actuel ou à tout autre Gouvernement. Mais au sujet des taux j'ai déclaré—je ne suis peut-être pas allé aussi loin que quelques-uns de mes amis—qu'il était difficile peut-être de se mêler dans la conduite de chemins de fer appartenant aux Gouvernements provinciaux, mais j'ai insisté fortement qu'en ce qui se rapporte aux tarifs d'entier parcours—ce chemin se trouve relié à une ligne traversant tout le pays, le Grand-Tronc, auquel on a accordé des droits de circulation—il devrait être soumis à la juridiction de la commission des chemins de fer.

La loi s'y opposait, et la Chambre des communes même ne pouvait rien faire sans le consentement du gouvernement de la province, vu que le chemin était un chemin provincial, le premier ministre, acquiesçant jusqu'à un certain point à mes vues, déclara qu'avant que le bill devînt loi, il consulterait le gouvernement d'Ontario pour voir s'il ne consenterait pas à accepter cette juridiction.

M. WHITE: J'accepte les explications de mon honorable ami; mais le fait n'en reste pas moins que les honorables députés de la gauche ont combattu la subvention au chemin de fer du Témiskaming au nord d'Ontario, et que la majorité libérale du Sénat refusa de la voter. Je crois qu'il rejeta la proposition—du moins c'est ma conviction—parce qu'il était connu que mon très ho-

norable ami (sir Wilfrid Laurier) y était opposé, mais supposons le contraire. Si l'honorable chef de l'opposition avait été en faveur de la subvention, je ne crois pas que le Sénat l'aurait rejetée. Je ne sais si mon très honorable ami a influencé le Sénat; je n'en ai pas de preuve, mais je crois que s'il eut été favorable à la subvention, le Sénat ne l'aurait pas rejetée.

Nous avons ensuite appliqué la loi qui permettra d'établir dans l'Ouest un marché aux grains sur échantillons; et cette année, le gouvernement a rempli la promesse qu'il avait faite de faire à Port-Arthur un élévateur aux grains d'une capacité de trois millions de boisseaux. Le Gouvernement a dépensé en outre de très fortes sommes pour améliorer le port de Montréal, et s'occupe présentement de l'amélioration des ports de Québec et d'Halifax. Je dis donc que le Gouvernement a déployé la plus grande activité possible pendant le cours de l'année dernière, et on n'a pas le droit de dire qu'il n'a pas fait adopter de lois ou conduit avec vigueur les affaires du pays.

J'ai pris une très grande partie du temps de la Chambre cet après-midi, mais je veux ajouter ceci, car je désire être aussi juste qu'il est possible de l'être. J'ai été un peu rude à l'égard de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) qui m'avait attaqué ainsi que le Gouvernement au sujet de la réduction des droits sur le ciment sans avoir obtenu de renseignements que j'avais à mon bureau. Je crois toujours que ce n'était pas juste à mon égard, mais j'espère, après les explications que j'ai données et les faits que j'ai produits, qu'il changera d'idée, et sera le premier a le dire. Je regrette qu'il n'ait pas été à son siège lorsque j'ai apporté la plus grande partie de mes preuves, et ni le Gouvernement actuel ni son gouvernement, s'il avait été au pouvoir, n'aurait pu faire autrement que j'ai fait. Le Gouvernement peut sans crainte en appeler au jugement du peuple.

M. LOUIS J. GAUTHIER (Saint-Hyacinthe): Monsieur l'Orateur, je dois déclarer, en commencant mon discours, que ce n'est pas par présomption que je viens m'adresser à cette Chambre, mais seulement parce que je veux exercer mes droits de député. Je veux expliquer le vote que je serai appelé à donner sur la motion principale et sur l'amendement qui nous sont soumis. J'ai le désavantage de n'avoir pas d'expérience dans cette Chambre, et surtout d'employer dans la discussion des questions du jour et dans la réplique que je veux faire aux honorables députés de la droite qui m'ont précédé dans ce débat une langue qui n'est pas la mienne.

Mais je considère que j'ai un devoir à remplir et que le moment est venu de mettre de côté toute timidité naturelle et faire de mon mieux pour que justice soit rendue à la cause que je représente. Abordant la question de plein pied, après avoir exprimé mon regret de ce que l'honorable député de Jacques-Cartier ne soit pas à son siège, j'en viens aux observations faites par le très honorable premier ministre (M. Borden) sur le sujet, et je m'y arrêterai un instant. Je cite les paroles mêmes de ce très honorable membre. L'honorable député de Jacques-Cartier, a-t-il dit, était, en démissionnant, poussé par les motifs les plus nobles. Je veux bien croire l'affirmation exacte; elle est de la même facture que les articles de rédaction qui depuis la démission de l'honorable député de Jacques-Cartier ont paru dans les feuilles ministérielles. Leur but ostensible n'est ni plus ni moins que de faire poser en héros l'honorable député de Jacques-Cartier. Mais si cet honorable député s'est conduit en héros en sortant du cabinet, si sa démission s'inspirait des motifs les plus élevés, avait-il agi en héros lorsqu'il accepta un portefeuille dans ce même cabinet? Quel était alors le mobile de sa conduite ? Reportons-nous au compte rendu des débats de la session dernière; nous y verrons que, en réponse à une demande du très honorable leader de l'opposition (Sir Wilfrid Laurier), le premier ministre en personne entreprit de justifier l'acceptation du portefeuille des Travaux publics par l'honorable député de Jacques-Cartier. Voici quelles furent ses paroles:

> Le très honorable leader de l'opposition est parfaitement dans son droit en me rappelant que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Monk), lors de la délibération de cette question à l'avant-dernière session, ne partageait pas entièrement mes vues quant à l'imminence du péril menaçant l'empire. Mes vues sur le sujet se fondaient sur de très graves déclarations émanant du premier ministre, du secrétaire des affaires étrangères et du premier lord de l'amirauté de la Grande-Bretagne. Sans doute, ces honorables députés de la gauche ne manquèrent pas de nous objecter que ces déclarations avaient été considérablement modifiées par de subséquentes déclarations faites à la chambre des communes d'Angleterre, par le premier ministre lui-même, je pense, et le premier lord de l'amirauté. Au reste, je reconnais bien que le ministre des Travaux publics (M. Monk) et moi nous n'étions pas entièrement d'accord, mais notre divergence portait, non pas sur la ligne de conduite à suivre, mais sur la question de fait.

Si je saisis bien le sens des paroles que je viens de citer, lorsqu'il accepta un portefeuille dans le cabinet Borden, l'honorable député de Jacques-Cartier était pleinement d'accord avec le premier ministre ; leur programme était le même; la seule divergence entre eux portait sur une question de fait. Le premier ministre était d'avis qu'il y avait urgence, tandis que l'honorable représentant de Jacques-Cartier ne ju-

geait pas le péril imminent. C'est dans ces termes que la question fut exposée à la Chambre par le premier ministre au cours de la session dernière.

Et maintenant que voyons-nous? Nous voyons que l'honorable Secrétaire d'Etat (M. Coderre) ayant dû récemment briguer les suffrages des électeurs du comté d'Hochelaga, il parut une lettre sous la signature de l'honorable député de Jacques-Cartier, lettre adressée au Dr Lalonde, organisateur pour M. Doyon, et portant la date du 18 novembre 1912:

Mon cher ami,—Vous m'informez que d'aucuns font circuler le bruit que je suis opposé à l'idée de la lutte qui se fait actuellement dans la division d'Hochelaga. Je suis surpris de l'apprendre et regrette que de pareilles rumeurs se soient répandues. Je ne me mêle pas activement de l'élection: ce parti me paraît le plus sage. J'ai remis mon portefeuille de ministre pour cette raison que le Gouvernement a résolu de ne pas soumettre au plébiscite la question d'une contribution à la marine.

Ainsi, à la lumière de la déclaration faite par le premier ministre à la dernière session, de sa déclaration faite ici même hier, et du document dont je viens de lire un extrait, il faut reconnaître que si l'honorable député de Jacques-Cartier s'est conduit en héros, lors de sa sortie du ministère, il sera très difficile de persuader au peuple canadien qu'il s'était également conduit en héros en y entrant. Le peuple a, en effet, l'impression que l'ex-ministre des Travaux publics, lors de son acceptation d'un portefeuille avait obtenu la garantie que les promesses faites par lui aux électeurs seraient tenues. Or si pareille garantie n'avait pas été obtenue, comment se fait-il que sous sa signature il puisse nous donner l'assurance que c'est seulement au moment où il a démissionné qu'on a refusé de soumettre la question au plébiscite?

Considérant que l'état des choses lors de l'ouverture de la dernière session était le même qu'hier, le peuple canadien va en conclure que dans le cours des derniers douze mois le cabinet n'a pas réussi à s'entendre sur la question fondamentale de la marine. Mais il est un autre aspect de la question: Si l'honorable député de Jacques-Cartier est un héros pour avoir démissionné,—et il a démissionné en raison de l'impossibilité où il se trouvait de tenir parole aux électeurs,—comment qualifierons-nous la conduite de ceux qui ne démissionnent pas, de ceux qui, après s'être fait élire sur la foi des promesses mêmes par lesquelles l'honorable député de Jacques-Cartier se juge lié, paraissent croire que ces mêmes promesses ne les lient pas eux aussi?

Relativement à l'entrefilet de l' "Evening Post," de New-York, cité par le premier ministre, je ne vois pas de mal à ce qu'on le cite, mais je ne pense pas qu'on doive le faire dans l'esprit où on l'a fait. Il ne sied pas à un homme d'Etat comme le premier ministre, possédant la confiance de la majorité du peuple canadien, qui a conféré avec les autorités inpériales dans le cours de l'été dernier, et qui occupe une haute position officielle, de faire pareilles déclarations. Prépare-t-il les voies pour une nouvelle campagne ultra-loyaliste? Vise-t-il à faire accepter par les impérialistes canadiens l'idée d'une nouvelle contribution? Je ne saurais approuver rien de tel. Nous de la gauche ne nous vantons pas de notre fidélité; mais qu'on me permette de rappeler à la Chambre que le manifeste annexioniste de 1849, ce ne sont pas les libéraux qui l'avaient signé; que le refus de notre Gouvernement de venir en aide à la métropole, en 1884, ce n'est pas aux libéraux qu'il faut en faire le reproche. En 1897, c'est un gouvernement libéral qui a dépêché des volontaires au secours de l'empire, engagé dans la guerre du Sud-Africain. C'est encore au parti libéral qu'il faut reconnaître le mérite d'avoir établi le tarif préférentiel qui assure aux marchandises anglaises un avantage dans nos marchés. C'est le parti libéral qui a lancé le projet de la construction du dernier Transcontinental reliant les diverses parties du Dominion; c'est un gouvernement libéral qui s'est chargé à la demande du gouvernement anglais de l'entretien des stations navales d'Halifax et d'Esquimalt; c'est le parti libéral qui a réglé la question de la marine, et même qui l'a réglée du consentement et suivant les conseils des autorités impériales.

Voilà ce que nous avons fait: et je ne trouve pas convenable de la part d'un membre de la députation, même s'il est le premier ministre, de donner à entendre que la fidélité est le monopole de ces honorables députés de la droite. Nous prétendons qu'on peut être à la fois libéral et fidèle, et nous l'avons prouvé. Que ces honorables députés de la droite fassent tant qu'ils voudront étalage de leur loyalisme et se prétendent les seuls sauveurs de l'empire. Nous ne sommes pas aussi vantards, mais nous disont que nos actes sont consignés dans les recueils de lois, et c'est assez pour notre gloire.

J'en viens maintenant aux deux élections partielles de Macdonald et de Richelieu. J'étais du nombre de ces heureux ou de ces malheureux qui ont fait la lutte pour le candidat de l'opposition dans Macdonald. Libre à ces messieurs qui se prélassent dans leurs bureaux ou à leurs pupitres en cette Chambre de s'amuser des diatribes dont l'élection partielle de Macdonald a été l'occasion de la part de membres de la députation.

Ancien membre de l'assemblée législative de ma province, ayant exercé au barreau pendant vingt-trois ans, puis représentant à la Chambre des communes ; je dirai plus,

citoyen libre dans un pays libre, n'insultant personne, cherchant à faire ce que je jugeais être mon devoir, adressant la parole dans les assemblées publiques m'appliquant à inspirer à mes auditeurs un peu de la fiance qui était en moi, de l'espoir que j'avais de faire triompher l'idéal, les principes qui m'étaient chers, je me suis vu pendant onze jours traqué dans cette circonscription de Macdonald. Ces honorables députés de la droite peuvent en rire à leur aise, mai le peuple canadien ne rira peut-être pas lorsqu'il aura été mis au courant de tous les détails de cette élection. La clef de ma chambre fut dérobée, mon sac de voyage fouillé, mes meubles bouleversés. J'ai la preuve que des employés du gouvernement provincial du Manitoba, détectives à gages, portant l'insigne, cherchèrent à enivrer un libre citoyen de la paroisse de Notre-Dame de Lourdes, à la station de Cardinal, le jour de l'assemblée mixte tenue à Notre-Dame de Lourdes.

Et lorsque j'arrivai à Notre-Dame de Lourdes, l'homme qu'on avait fait boire et à qui on avait donné de l'argent pour l'engager à signer un document constatant que j'avais voulu acheter son vote, cet homme n'eut pas le courage de persister dan son accusation. Cela peut paraître très amusant à certains de mes collègues; mais ils me permettront de leur dire ceci: bien que ne partageant pas les vues du Gouvernement actuel je pense qu'il renferme d'honnêtes gens. Or, faut-il donc que les membres du parti qui sont restés honnêtes et justes, restent en la compagnie de ceux qui se sont rendus coupables des crimes et outrages dont il vient d'être question? Je réponds: non. Je représente non seulement les libéraux de Saint-Hyacinthe, mais aussi les conservateurs qui ont voté contre moi. Et me faisant l'interprète des conservateurs du comté de Saint-Hyacinthe qui ont voté pour mon adversaire, je dis qu'ils ont confiance dans le premier ministre actuel (M. Borden). Ils ont prêté l'oreille à ses attaques contre l'ancien Gouvernement. Ils lui ont entendu dire que ce Gouvernement ne faisait pas son devoir, et que si on le portait, lui, au pouvoir, il ferait mieux que ses prédécesseurs. Mais aujourd'hui que l'affaire de Macdonald est signalée à l'attention de la Chambre, que fait-il?

En sa qualité officielle, il dit: mes prédécesseurs ont fait la même chose, et je lui réponds: jamais. Quand même cependant serait fondée l'imputation de l'honorable député, les électeurs de ce pays, qui ont exprimé leur confiance dans le parti maintenant au pouvoir seront choqués d'apprendre tous les détails de cette élection de Macdonald. Que l'on me permette de citer un cas seulement. Nous avions à la dernière session demandé au Gouvernement je ne sais combien de fois d'intervenir et d'abaisser les droits en faveur des cultivateurs de l'Ouest. Le Gouvernement nous a répondu que la chose était sortie de ses mains, et que c'était à la commission des Chemins de fer d'en décider. Cependant, au cours de la campagne dans Macdonald, un ministre de la couronne qui n'a cessé de haranguer les électeurs de ce comté a fait un discours dans la ville de Somerset, et il a déclaré que le Gouvernement réduirait les droits. Il a, je suppose, jugé que c'était un moyen d'engager le peuple à voter pour un candidat du ministère. Dans l'élection partielle de Richelieu, on a menacé les électeurs. Ces derniers néanmoins ont voté selon leur conscience. Et qu'est-il arrivé? Huit jours étaient à peine écoulés depuis qu'était connu le résultat des élections et quatre-vingt-trois ouvriers, que l'on supposait avoir voté contre le Gouvernement du jour, étaient destitués. Ils sont aujourd'hui à Montréal, cherchant à cette époque de l'année, à gagner le pain de leurs femmes et de leurs enfants.

Lorsque le Gouvernement ne peut remporter une élection partielle par la corruption et la séduction, il peut du moins étouffer les électeurs. Car, dans ce pays, vous pouvez être loyal si vous voulez bien être tory. Vous avez le droit de vivre, vous pouvez rester à l'ombre du drapeau britannique, mais il vous faut d'abord être tory; autrement, vous vous exposez à être privé du moyen de gagner votre pain. Le Gouvernement a beau vouloir, avec la majorité dont il dispose, rapetisser les faits qui lui sont reprochés et faire face par le ridicule aux assertions de ceux qui ont souffert de l'état de choses ainsi dénoncé, le peuple qui sait ce qu'est le Gouvernement représentatif, le peuple qui a lu sa propre histoire et qui connaît la valeur de ses institutions, le peuple qui est heureux de vivre sous le drapeau britannique parce que ce drapeau assure à chacun liberté et égalité de traitement, le peuple qui est patient parce qu'il est fort et qu'il connaît sa force, le peuple brisera ceux qui peuvent être ses maîtres bien qu'ils aient été élus uniquement pour le servir.

M. BURNHAM (Peterborough-ouest): Je n'ai pas l'intention de réclamer l'attention de la Chambre plus longtemps qu'il ne faut; mais, comme citoyen de ce pays, je sens la nécessité d'examiner les accusations que l'on a faites contre certains membres du parti conservateur touchant la conduite de certaine élection au Manitoba. On reconnaîtra assez généralement, je crois, que le ministre des Finances (M. White) a fait justice de tous les reproches que l'on a formulés jusqu'ici contre la conduite du Gouvernement du jour. Il est un reproche cependant qui n'est pas aisé à détruire,—et il est heureux qu'il en soit ainsi: c'est celui de méfaits compromettant la liberté de citoyens au Canada. Et, comme il ne s'agit pas d'un simple badinage, pas plus qu'à

d'autres il ne nous appartient de le traiter comme tel. Nous devons donc, je crois, l'examiner avec soin. Si en effet la liberté du sujet n'est pas de toute manière assurée au Canada, ce n'est pas la peine d'y demeurer, et les droits de citoyen ne sont qu'un vain mot. On admettra avec moi, je pense, que l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) est parfaitement capable de présenter une cause qu'il juge devoir l'être. On admettra, je crois, que, l'honorable député ayant exposé devant la Chambre les faits relatifs à cette élection au Manitoba, et cela de manière à nous faire présumer, à nous convaincre peut-être qu'une injustice grave a été commise, nous pouvons juger du sérieux de l'affaire par le succès avec lequel il a su présenter ces faits.

Il est impossible à tout Canadien bien pensant de croire que les élections dans ce pays ont toujours été conduites comme elles devaient l'être. Je suis d'un comté où, révérence parler, plût à Dieu qu'à l'époque des élections fédérales j'eusse été procureur général, car j'aurais fait arrêter nombre d'individus de cette circonscription qui sont une honte non seulement pour Peterborough-ouest, mais pour le Canada et pour le genre humain. Le whisky est leur brevage naturel; en tout temps un cigare orne leurs lèvres, ils considèrent tout vote comme achetable, et ils se raillent de tout ce qui est honnête. Quant à moi cependant, je dirai qu'il n'y a pas eu l'ombre d'une injustice commise à mon profit. Si ces messieurs de la gauche sont prêts à se moquer de cette déclaration, pourquoi blâmeraient-ils ceux qui se moquent de celle de l'honorable député d'Edmonton? Pourquoi ne pas traiter ces choses sérieusement? Ces messieurs qui rient dans le moment n'ont entendu parler d'aucun reproche à cet égard contre moi ou mes partisans dans la circonscription de Peterborough-ouest.

Si l'honorable député d'Edmonton a tant soit peu établi sa cause, la Chambre a le droit d'en prendre connaissance, afin de protéger la liberté du peuple de ce pays. Au début de ses observations, je m'étais attendu de mon honorable ami qu'il donnerait la mesure de sa sincérité, et j'ai été quelque peu désappointé de voir qu'il accusait le très honorable premier ministre de jouer sur les mots, pendant que lui-même accuse le Gouvernement d'avoir manqué à ses promesses touchant la commisssion du tarif, le projet de loi des grandes routes et autres mesures dont le sort a dépendu uniquement de la majorité libérale au Sénat. Il ne saurait être absous de tout manque de sincérité à cet égard: Par contre, ce qu'il a dit plus tard de la balance du commerce ne m'a pas surpris. C'est là une chose qui, parmi les libéraux, passait, il n'y a pas bien des années, pour une autre plaisanterie d'un goût fort douteux. Lorsque, dans le temps, les conservateurs alléguaient que la balance du commerce était de plus en plus contre le Canada, les libéraux affectaient de ne pas tenir compte de cette importante question, et ils la traitaient comme une absurdité, comme une hérésie des conservateurs. Or, nous les voyons aujourd'hui se servir de cette balance du commerce comme motif de leur opposition à certaines mesures du Gouvernement actuel.

L'honorable député d'Edmonton avoue que le succès du parti conservateur à la dernière élection est dû à la politique de réciprocité du parti libéral et que l'agitation imprimée au vieux drapeau a eu pour effet d'aider à la défaite du Gouvernement d'alors. Cela étant, il faut reconnaître, malgré l'appui donné à la convention douanière par tous les chefs libéraux et, pendant un temps, par plusieurs conservateurs, que le peuple de ce pays a été plus sage que les uns et les autres. Il savait ce qu'il voulait, et une démocratie triomphante a rendu le pouvoir aux adversaires de cette convention.

Pour revenir à ces allégations de méfaits dans Macdonald, je désire rappeler à la Chambre certaines paroles de l'honorable député d'Edmonton qui frappent à leur base les fondements même des allégations que l'on a faites.

Voici ce qu'a dit l'honorable député:

> Je ne base pas cette proposition sur un exposé de faits que je puisse soumettre à cette Chambre ce soir même; la Chambre sera appelée à prendre certaine initiative, seulement j'affirme qu'il est possible de placer devant cette Chambre des faits, des preuves établissant que, à moins que ce Parlement ne soit disposé à pousser plus loin ses recherches et à faire enquête, pour la protection des droits et de la dignité du pays, le Canada est entré dans une nouvelle phase politique dont personne ne saurait prévoir les résultats.

Voici qu'une accusation est faite contre un parti honorable, et, malgré tout ce dont on peut avoir à se plaindre à ce sujet, l'honorable député d'Edmonton déclare que la Chambre ne saurait être appelée à intervenir à cause de quoi que ce soit qu'il puisse alléguer. Cela étant, pourquoi insister? Après avoir entendu ces généralités, il est extrêmement agréable de lire les affidavit de ceux qui ont le plus à se plaindre. Je ne suis pas prêt à dire, et personne, je suppose, ne le sera—que justice a été rendue de toute manière; mais, comme l'indique le discours de l'honorable député lui-même, et comme l'indiquent surtout les dépositions qu'il nous a lues ici et là, je crois que justice a été raisonnablement faite aux intéressés. L'attitude du gouvernement de la province du Manitoba semble avoir été de tenir en suspicion bon nombre de ceux qui des autres provinces se sont portés en

foule au Manitoba au temps de l'élection. Je ne parle pas, bien entendu, de ces hommes bien connus que nous voyons tous les jours dans ces sortes d'élections, mais de ceux-là qui, à de tels moments, accourent dans un comté de manière à faire naître l'idée qu'ils ne sont pas là pour de bons motifs. Des hommes peu connus pour leur bonne conduite sont généralement vus avec soupçon et, si nous consultions les archives d'Ottawa, de Toronto, de Montréal ou de quelque autre district où le parti conservateur n'a rien à voir, nous y verrions, je pense, que ces hommes sont arrêtés comme de simples vagabons et traités sans cérémonie, sans que personne pousse les hauts cris. La raison en est que, par leur conduite malséante, ces hommes sont devenus justement suspects à la société, et l'on peut raisonnablement dire d'eux qu'ils ont mérité le traitement qu'il ont reçu. Il n'en va pas ainsi de tous, et ceux-là qui sont au-dessus du soupçon ne sauraient être impunément traités de cette manière.

Va-t-on supposer que des individus qui admettent avoir été élevés dans ce que la politique a de plus fangeux, comme l'a fait le regretté et valeureux capitaine Sullivan et d'autres qui ont infesté la province d'Ontario il y a quelques années, vont pouvoir passer pour des anges et prétendre avoir subi une injustice parce qu'ils ont été suspectés? Non pas. Ce serait par trop compter sur la crédulité des masses. S'il est vrai que parfois il se commet de petites injustices, le public en général est d'avis que, faute d'agir promptement et avec quelque rudesse contre les brigands qui tentent de nous terroriser, faute, en un mot, de les abattre sans cérémonie, nous serions à leur merci, et nous deviendrions pour toute cette bande un objet de risée, Et cela est vrai. Les affaires sont extrêmement compliquées, et nos institutions, pour ne pas dire plus, sont bien faibles. Mais il faut bien nous justifier devant l'opinion publique et, si le pays juge que la réputation de ce gouvernement est telle en général qu'il lui est impossible de s'y fier, il le renversera. Si, au contraire, il juge que notre conduite dans Macdonald ou ailleurs peut se comparer avantageusement avec celle de certains gouvernements et de certains hommes, dans la Saskatchewan, par exemple, où le dépouillement du scrutin a indiqué que les votes étaient tous du même côté, où de plus les rapports ne sont arrivés que très tard, sans doute qu'il y aura du mécontentement.

M. MACDONALD (Pictou): Que pense l'honorable député du vœu exprimé à cet égard par le synode presbytérien du Manitoba?

M. BURNHAM: L'attitude prise par le synode presbytérien du Manitoba est chose très grave qui demande prompte initiative de la part du peuple canadien. Je serais bien aise que le texte de ce vœu fût plus précis. J'aurais voulu que ce vote comportât une accusation de prévarication contre le gouvernement conservateur de la province du Manitoba ou quelque autre corps politique. Or, on a lancé dans le public une imputation anodine, sans dénoncer ni désigner de corps politique quelconque. Il est un vieux proverbe qui dit: Si le bonnet vous va, coiffez-le; et quand on appelle quelqu'un menteur, ce n'est guère le fait d'un honnête homme de courber le front sous l'insulte. Mais ici je doute fort qu'un gouvernement conservateur, ici ou ailleurs, contre lequel on n'a pu porter d'accusation de déclarer publiquement qu'il entend coiffer le bonnet.

M. MACDONALD (Pictou): L'honorable député a-t-il lu ce que Ralph Connor et les autres ministres du culte presbytérien disent du peuple dans cette résolution?

M. BURNHAM: Il s'agit pour le moment de la preuve soumise à cette Chambre par le député d'Edmonton (M. Oliver), et sans doute notre collègue possède toutes les lumières voulues en pareille matière. Je n'ai pas eu le temps de lire toute la preuve mentionnée par le député de Pictou (M. Macdonald); seulement, s'il existe quelque divergence grave dans la preuve soumise à la Chambre; si le dossier est imparfait, comme le donne à entendre mon honorable collègue, je céderai la parole à un autre qui présentera un plaidoyer en règle. S'il est nécessaire de suppléer à l'insuffisance du plaidoyer présenté jusqu'ici comme l'a suggéré le député de Pictou et je me range volontiers à son avis, qu'on le fasse sans retard, mais quant aux graves accusations portées par le synode presbytérien de Winnipeg, elles s'appliquent également aux libéraux et aux conservateurs. Personne ne saurait affirmer que les membres de ce synode, s'ils ont voulu imputer quelque irrégularité au parti conservateur, aient eu le courage de leurs convictions, et si nous tenons à faire preuve d'impartialité en pareille matière, il faut en convenir, lorsqu'un groupe de citoyens comme les membres du synode presbytérien du Manitoba, tout en se montrant disposés à mettre une question à l'étude, ne se sont pas crus autorisés à faire retomber la responsabilité sur qui que ce soit, c'est qu'ils doutaient fort qu'ils le puissent faire.

M. MACLEAN (Halifax): L'honorable député pense-t-il que le député d'Edmonton (M. Oliver) ait présenté hier un exposé assez convaincant pour autoriser la création d'un comité parlementaire avec mission d'étudier ces accusations.

M. BURNHAM: A mon avis, son exposé n'est guère valable. Au demeurant, si la création d'un comité parlementaire tendait

à faire la lumière sur une question de pareille importance alors, je le déclare, qu'on crée ce comité, si la majorité du public croit, à tort ou à raison, qu'il faut créer pareil comité, qu'on le crée sans retard. On me demande si, à mon avis, le député d'Edmonton a réussi à faire un exposé de faits suffisamment convaincant.

Je l'avoue en toute sincérité, si c'est bien là tout ce que comportent ces accusations, elles me semblent des plus futiles. Il existe trois dépositions sous serment. Que dit l'un de ces individus?

M. MACLEAN : Je ne m'étonne pas que notre collègue n'ait jamais observé d'irrigularités à Peterborough.

M. BURNHAM: Nous avons parfaitement bien observé les irrégularités : Elles ne se présenteront plus, veuillez m'en croire. Un de ces individus nous dit qu'après avoir consacré plus ou moins de temps à l'œuvre des organisations politiques de l'Ontoria, il se rendit au Manitoba, vers septembre et arriva, au cours de ses prérégrinations, dans le comté de Macdonald où, fort et dévoué partisan qu'il était, il se mit en communication avec l'exécutif qui lui confia immédiatement à Macdonald une importante besogne électorale demandant de l'intelligence et de l'habileté.

M. PARDEE : L'attestation sous serment n'en dit rien.

M. BURNHAM : Si.

M. PARDEE: Il n'y est question de besogne importante demandant de l'intelligence et de l'habileté.

M. BURNHAM : Je me suis servi de ces expressions, à titre d'élucidation, mais j'avais pensé qu'on n'était guère renseigné.

M. PARDEE: On semble plus éclairé que l'honorable député lui-même.

M. BURNHAM: La journée a été désastreuse pour les libéraux. Quoi qu'il en soit, humble député ici, obéissant à un sentiment d'honneur, je puis bien, il me semble, chercher dans la mesure de mes forces à analyser une affaire de la plus haute gravité; car, si les allégations doivent se justifier, il faut absolument qu'on adopte quelque mesure. Or, voici que ce nommé Sullivan se présente et au dire du premier ministre de la province du Manitoba, il s'est inscrit sous un nom emprunté. C'est tout ce que je tiens à savoir au sujet de pareil individu.

M. PARDEE : Le premier ministre du Manitoba l'a lui-même fait.

M. BURNHAM : Il ne s'agit pas de cela pour le moment. Si le premier ministre du Manitoba l'a fait. . .

M. MACLEAN (Halifax): Le ministre des Travaux publics, M. Rogers, l'a également fait par le passé.

M. BURNHAM : Si vous avez la preuve du fait, pourquoi donc ne la produisez-vous pas? Les honorables députés ne semblent guère disposés à discuter la question; ils veulent discuter autre chose.

M. MACDONALD (Pictou): L'honorable député voudrait-il bien nous dire pourquoi les poursuivants qui ont porté l'accusation et arrêté ces individus n'ont pas fourni de preuve à une audience afin d'établir qu'ils s'étaient rendus coupables de quelque infraction à la loi.

M. BURNHAM : A mon avis, les plaignants ont été fort inconséquents. Ils ont certainement donné à entendre qu'il n'existait pas de preuve. C'est là une légitime hypothèse. Le député de Pictou, (M. Macdonald) qui est avocat, le sait parfaitement; il lui est déjà arrivé, avant aujourd'hui, de se présenter devant le tribunal et de déclarer qu'il n'avait pas de preuve à offrir; non pas qu'il n'eût pas de preuve, mais parce que c'est là l'expression technique dont on se sert, quand on veut abandonner une poursuite. Si j'eusse été le plaignant, j'aurais exercé des poursuites.

M. MACDONALD (Pictou): Qu'auriez-vous fait, si les preuves vous eussent fait défaut?

M. BURNHAM: Si j'avais eu voix au chapitre dans cette affaire, il n'y aurait certainement pas eu d'arrestation. Voici pourquoi: Comme la déposition sous serment l'atteste, un individu a traité l'affaire de farce et de comédie et déclaré, dans une autre circonstance, qu'il consentirait volontiers à un verdict d'acquittement, s'il était possible de l'obtenir; et il admet un autre jour, qu'il a donné lieu aux soupçons en disant: "Je n'ai pas dit que je vous avais donné cet argent pour votre vote", or, que cet individu se livre à pareilles facéties, passe encore: seulement, quand on traverse des temps difficiles et qu'on se trouve au milieu des alarmes de guerre, il faut se conduire avec circonspection. Quand des individus ressentent si vivement l'atteinte portée à leur liberté qu'ils peuvent se livrer à l'hilarité à cet égard, je dois dire que, pour mon propre compte, je les crois coupables. Voilà des individus qu'on arrête, qu'on soumet au régime de la bouillie d'avoine et de la soupe maigre comme le disent d'un style humoristique les rédacteurs de l'attestation sous serment; puis à la fin, sous forme d'appréciation des

institutions de leur pays et du prix de la liberté, ils se permettent d'en rire en disant: Si vous pouvez obtenir un acquittement, tant mieux"; or, en présence de pareille attitude, j'ai bien piètre idée de la persécution qu'on aurait fait subir à des jeunes gens innocents, comme les appelle le député d'Edmonton. A quoi se résume donc la persécution exercée contre ces messieurs? Le voici: Certains individus qui étaient venus dans le comté et avaient attiré sur eux de forts soupçons furent mis en arrestation et on leur infligea quelque peine, bien que le châtiment fût insuffisant. Voilà ce qu'il y a de blâmable: le châtiment a été insuffisant. Quant aux gendarmes provinciaux du Manitoba, l'ex-ministre des Travaux publics a demandé au député d'Edmonton si ces individus étaient tous gendarmes de la province, et il a répondu qu'il l'ignorait. Ces individus sont tous des favoris de la loi, si on préfère les appeler ainsi. Tous les témoins sont assignés devant un juge de paix, l'instruction du procès se fait devant des fonctionnaires du gouvernement. Il est possible que quelques-uns de ces fonctionnaires fussent des créatures du Gouvernement fédéral, bien que rien ne le prouve. Il faut aborder l'étude de cette question avec la gravité qu'elle mérite et tenir compte des convenances. On ne saurait par des menaces ou des flatteries faire dire au député d'Edmonton des choses qu'il ignore; or, il ignore ce qu'il affirme au début et au commencement, qu'il existe des faits autorisant cette Chambre à exercer son initiative. Le synode de l'église presbytérienne a compris qu'il devait justifier l'insinuation. Il s'en est tenu là pour le bien du pays. J'aurais voulu qu'il allât plus loin.

M. MACDONALD (Pictou): De quoi s'agissait-il?

M. BURNHAM: J'aimerais que l'honorable député de Pictou me dise de quoi ils parlaient.

M. MACDONALD (Pictou): C'est vous qui parlez.

M. BURNHAM: Oui; mais je ne peux pas dire de quoi parlait le synode presbytérien parce que les membres se sont séparés sans rien décider, presque sans rien dire, si je puis m'exprimer ainsi. Je crois que c'est à ceux qui font des accusations de frapper un coup droit, de formuler leurs accusations en détail et non pas seulement de dire tels et tels ont été traités ainsi. Le gouvernement du Manitoba a réellement arrêté à la demande d'un chef libéral, deux individus accusés de personnification. Imaginez-vous cela. Ces favoris des lois qui se sont conduits si indignement à l'égard de jeunes gens si innocents ont eu l'audace de les arrêter à la demande du parti libéral.

M. CARVELL: Et ils les ont laissés partir immédiatement.

M. BURNHAM.

M. BURNHAM: On ne les a pas relâchés. Ils ont été condamnés à $50 et les frais. Je suis d'avis qu'ils auraient dû être gardés en prison pendant deux ans. Je ne dis pas que la justice a été complète dans ce cas. Je ne dis pas cela, mais je dis que le gouvernement actuel du Manitoba et le député élu de Macdonald eurent à combattre contre une bande avec toute leur intelligence, leur fermeté et leurs ressources. Je prétends que j'exprime l'opinion générale du pays quand je dis qu'aucun parti ne peut se targuer de vertu politique et il est du devoir des deux partis de faire des améliorations considérables sur ce point. Si les leaders des deux partis n'avaient pas la confiance complète de la population, il serait impossible d'administrer le pays une heure de plus. On ne supposera pas un seul instant que quelqu'un peut être assez stupide pour donner un certificat de bonne conduite à l'un ou à l'autre des partis. Les faits sont là, nous les connaissons tous.

Nous savons tous quels sont les conseils donnés par les deux partis. Quelques hommes ne peuvent pas vaincre avec équité, ils n'en connaissent pas plus; ils n'ont pas assez de courage et quand ils excitent les soupçons en s'introduisant par les fentes de la barrière ou en passant sous la toile et quand ils reçoivent un petit coup, ils crient que la liberté a été violée et ils prennent le ciel à témoin de l'insulte qui a été faite aux héros politiques du pays. Mais si on leur rend justice et c'est probablement une des sauvegardes du pays de le faire, ils rient derrière votre dos. De quoi parlait cet homme qui a signé cet affidavit dont il riait et que disait-il dans un autre affidavit quand il acceptait volontiers d'être honorablement acquitté. De quoi parle le presbytère? Si un de ces individus a pensé que c'était une plaisanterie, pourquoi n'a-t-il pas ri. Si l'adversaire lui-même en a ri, en quoi cela regarde-t-il le presbytère?

M. MACDONALD (Pictou): Il s'agit du synode et non du presbytère.

M. BURNHAM: Bien, c'est le synode.

M. MACLEAN (Halifax): Nous ferions mieux d'ouvrir une enquête.

M. BURNHAM: Je ne crois pas que ce soit nécessaire. L'opposition est portée à plaisanter sur cette affaire. Ce n'est pas une chose risible et si le peuple croit que les deux partis considèrent cette affaire comme une plaisanterie, on s'apercevra vite que les électeurs ne pensent pas que c'est le cas de rire. Je suis persuadé qu'après une enquête—et il y a lieu d'en faire une—on pourra prouver que la question était assez importante pour justifier l'action prise. Personne ici ni dans le pays ne pourra dire qu'il n'était pas nécessaire de former un tribunal d'enquête. J'ai été sur-

pris d'entendre l'honorable député dire que le Parlement était placé au-dessus des tribunaux.

L'hon. M. OLIVER: Très bien, très bien.

M. BURNHAM: Aussitôt que la population du pays aura compris qu'un groupe d'hommes au nombre de 221 s'arrogent un pouvoir supérieur aux tribunaux, je pense qu'elle se croira perdue. Nous avons à nous occuper des membres qui composent les tribunaux et nous faisons les lois, mais ceux qui composent les tribunaux sont désignés pour interpréter les lois avec équité et je pense que si nous tenons une épée suspendue sur leur tête et si nous disons que nous sommes au-dessus d'eux, que si c'est nécessaire nous leur trancherons la tête, c'est absolument inexact et inconvenant.

On a prétendu d'une façon indirecte qu'il y avait dans ce pays une conspiration en vue de l'anéantissement de la race canadienne française, une race qui s'est toujours conduite avec honneur et distinction et que nous devons considérer comme une des races les plus avancées du globe. Il y a actuellement une conspiration qui se forme pour les déposséder de leur langage et les priver de l'usage de leur langue, c'est les priver de leurs coutumes, de leur histoire, de leurs traditions et de leurs institutions. Si ce résultat devait être accompli par l'entremise du Gouvernement, ou de toute autre manière, permettez-moi de dire, en ma qualité de représentant d'un grand nombre d'électeurs anglais qui ont, je le sais, la même opinion que moi, que si nous avons été portés autrefois à différer beaucoup et si nous avons dû soutenir des luttes animées, pourtant en nous rappelant de leur loyalisme à l'empire dans le passé, de leur loyalisme dans le présent et parce qu'ils reconnaissent les besoins de l'empire, nous ne reviendrons jamais sur le passé, même en faisant le sacrifice de la langue anglaise, pour nous montrer traîtres à une telle race.

Pour moi personnellement, je préférerais ne plus prononcer un mot d'anglais, s'il fallait que les Canadiens-français soient privés par la force de leur droit de parler leur langue quand cela leur fera plaisir.

(La séance de la Chambre, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance.

M. O. TURGEON (Gloucester): En me levant pour prendre la parole ici ce soir, je désire, monsieur l'Orateur, offrir mes remerciements au premier ministre comme étant le député senior acadien qui représente les Provinces maritimes. Je lui ai demandé plusieurs fois, dans le courant de l'année, de remplacer le sénateur acadien de la Nouvelle-Ecosse, qui est décédé, par un de la même race et de la même province. Nous avons attendu longtemps, mais comme nous savons tous que pour ces positions des demandes sont faites par chacun, j'ai eu l'occasion de douter du succès de notre demande. Je tiens à lui exprimer les désirs de notre population et en l'absence du premier ministre, je demanderai à un de ses collègues, le ministre des Postes, par exemple, d'avoir l'obligeance de lui transmettre mon message.

Je veux aussi adresser l'expression de mes sentiments de sympathie et de reconnaissance envers l'honorable député de Peterborough (M. Burnham), à propos de l'enseignement du français dans la province d'Ontario. J'admire d'autant plus sa conduite et ses paroles qu'il appartient au parti conservateur et j'ai confiance que le malaise qui existe entre nous sera de peu de durée. Je parle plus spécialement au nom de la population française qui aime, comme l'a dit l'honorable député de Peterborough, à rester attachée à l'esprit et à la lettre de la constitution.

Je désire attirer l'attention de la Chambre pendant quelques instants sur des questions qui ne sont pas contenues dans le discours du Trône. Dans la province du Nouveau-Brunswick, nous sommes, comme tous le savent, très intéressés dans l'Intercolonial. On s'est attendu pendant longtemps à ce que le Parlement du Canada ferait l'acquisition des embranchements de ce chemin de fer qui, dans les Provinces maritimes, et plus particulièrement dans le Nouveau-Brunswick couvrent un vaste territoire.

L'ex-ministre des Chemins de fer avait présenté, durant la session de 1910, un projet tendant à l'acquisition de ces embranchements, mais à la suite de l'erreur commise aux élections du 21 septembre 1911, nous n'avons pu mettre à exécution notre projet. Mais nous nous attendions tous les jours à ce que le Gouvernement ne perde pas de temps et présente un bill semblable durant la session dernière. J'ai alors attiré l'attention du ministre des Chemins de fer sur ce sujet et il m'a dit qu'il n'avait pas encore eu le temps de s'en occuper, mais qu'il le ferait durant les vacances. Les vacances ont duré six longs mois et je suis encore à me demander si oui ou non, l'honorable ministre des Chemins de fer a étudié la question. C'est un sujet d'importance vitale pour les Provinces maritimes et j'espère que la session ne sera pas très avancée avant qu'on nous ait fait connaître la politique du Gouvernement sur ce point. Il vaut peut-être mieux que cette question soit réglée immédiatement car nous entendons souvent des bruits qui inquiètent les populations des Provinces maritimes. Il y a quelques années, la compagnie du Canadian-Northern voulait obtenir un droit de circulation sur la ligne de l'Intercolonial

et même obtenir par un long bail la possession de cette ligne. Nous entendons les mêmes rumeurs aujourd'hui et si nous y ajoutons le long silence du Gouvernement, nous les trouvons inquiétantes.

Durant l'après-midi, j'ai entendu mon honorable ami le ministre des Finances exprimer quelques opinions au sujet de la politique du parti libéral dans le passé et plus particulièrement au sujet de la grande question de la réciprocité avec les Etats-Unis. Mon honorable ami a demandé au parti libéral s'il n'avait pas décidé d'abandonner la réciprocité. Si par le mot réciprocité, mon honorable ami entend parler de la convention conclue entre M. Fielding et le président Taft qui est toujours soumise à l'acceptation du peuple canadien, convention qui n'est pas un traité et qui a pour but d'assurer l'échange des produits naturels du Canada pour les produits naturels des Etats-Unis, je tiens à affirmer que le très honorable leader de l'opposition n'a pas de plus dévoué partisan ni de plus sincère admirateur que l'humble député de Gloucester, et si le chef de l'opposition disait que nous ne voulons plus de la convention, même si nous pouvions l'avoir, je ne serais pas d'accord avec mon très honorable ami. L'expérience de l'an dernier n'a servi qu'à rendre plus chère au cœur et à l'esprit des Canadiens cette convention, parce qu'ils ont été à même de l'étudier; aussi, en comparant l'expérience de cette année à celle des précédentes, ils ont compris que c'était une des meilleures conventions qu'on pouvait leur offrir.

Il ne s'agissait pas d'un traité liant le Canada pendant une période déterminée, ainsi que le ministre des Finances et les orateurs conservateurs, en général, cherchent à le faire croire, en répétant sans cesse qu'en ratifiant cette convention, nous aurions sacrifié notre liberté de fixer le tarif canadien et que nous serions devenus un pays sous la dépendance des Etats-Unis. Rien de tel ne serait arrivé puisqu'il s'agissait d'un arrangement auquel le Parlement canadien ou le Congrès américain pouvait mettre fin en aucun temps.

C'est pourquoi j'ai été saisi d'une grande admiration pour l'ex-ministre des Finances lorsqu'il est revenu des Etats-Unis avec ce projet de convention, car je n'avais jamais osé espérer que nous obtiendrions l'entrée en franchise sur le marché américain pour nos produits naturels, sans modifier notre tarif sur les produits industriels. Malgré tout, les manufacturiers persistent à dire que nous n'aurions pas eu le droit de fixer notre propre tarif, si cette convention avait été ratifiée.

Nos cultivateurs auraient considérablement profité de l'admission de leurs produits sur les marchés américains et, par la suite, les industriels en auraient également retiré de grands avantages. Nous savons tous que l'agriculture est la base de la richesse nationale et que plus nos cultivateurs sont prospères, plus ils achètent de nos industriels.

En ouvrant des marchés plus étendus, plus rapprochés et plus rémunérateurs, on augmente la production agricole et par cela même, on augmente également la consommation des machines agricoles, des outils et des instruments de toute sorte. C'est ainsi que l'industrie métallurgique aurait, plus que toute autre, profité de cet arrangement et qu'elle y aurait trouvé des avantages qu'aucun tarif ne peut lui procurer.

Nous avons entendu aujourd'hui un député demander pourquoi l'on persiste à parler de l'extension de nos relations commerciales avec les Etats-Unis, puisque cette réforme comporte un danger pour notre fidélité envers l'Empire britannique. Je me considère aussi bon sujet britannique que qui que ce soit. Les journaux nationalistes m'ont quelquefois reproché d'être plus anglo-saxon que le roi. Je n'irai pas jusque-là, mais je dirai que de tous les rois qui ont occupé le trône d'Angleterre aucun ne s'est montré anglo-saxon plus fidèle que moi.

On devrait cesser une fois pour toutes ces discussions concernant le manque de fidélité aux institutions britanniques. Les institutions britanniques représentent dans le monde les libertés civiles, religieuses et politiques. Elles impliquent également une certaine somme d'intelligence. Je me croirais d'une mentalité inférieure à celle du sujet britannique ordinaire, si je n'étais pas assez intelligent pour aller faire du commerce dans les pays étrangers sans que ma fidélité à l'Empire eût à en souffrir. S'il est une nation dans le monde qui a prouvé que les questions économiques n'ont rien à voir avec le loyalisme, c'est bien la nation anglaise.

Ces hommes d'affaires remarquables de la mère patrie ont donné des preuves, par leur commerce considérable avec les Allemands, les Orientaux et les Américains, qu'un véritable sujet anglais ne vend pas son patriotisme en même temps que sa marchandise. Je ne serais pas un vrai sujet anglais si je n'osais pas permettre à mes enfants et à mes voisins, comme à moi-même, de faire du commerce avec les Etats-Unis ou avec tout autre pays, sous prétexte que leur fidélité à l'empire britannique aurait à en souffrir.

Je voudrais ne plus jamais entendre parler de loyalisme. Nous savons tous que parmi les Canadiens-français dont l'honorable député de Peterborough-ouest (M. Burnham) a fait un éloge si éloquent, de même que parmi les Canadiens d'origine anglaise, irlandaise ou écossaise, on n'en trouverait pas un seul disposé à renoncer à son allégéance. S'il s'est rencontré autrefois des hommes prêts à oublier leurs devoirs et à

méconnaître leurs intérêts, c'est dans les rangs du parti au pouvoir qu'il faut aller les chercher.

Durant l'année écoulée la population a grandement souffert du manque de réciprocité. Dans le Nouveau-Brunswick, à l'heure présente, on peut voir aux abords des scieries, d'énorme quantités de bois qu'on n'a pas pu expédier en Angleterre, parce que les prix étaient trop bas et que l'on ne pouvait se procurer de navires: les importateurs anglais employaient tous les navires disponibles à transporter le bois des autres pays. Si nous n'avions pas eu le marché américain, cette année et l'an dernier, la moitié de nos chantiers aurait été fermée. Nous avons dans mon comté une des plus importantes scieries du Nouveau-Brunswick, dont toute la reproduction—environ 25,000,000 de pieds, coupés durant la dernière saison—a dû être vendue sur le marché américain. Cette importante compagnie dans le comté de Gloucester, la Bathurst Lumber Co., a actuellement six cents chargements de bois qui attendent des wagons de l'Intercolonial pour être expédiés aux Etats-Unis. Sur ce bois les exportateurs devront payer $1.25 par 1,000 pieds. Comme je viens de le dire, la production de cette scierie est de 25,000,000 de pieds par année, et je vous laisse, monsieur l'Orateur, le soin de calculer quelle somme cette compagnie aura à payer aux Etats-Unis, somme qui serait restée dans le Nouveau-Brunswick si le projet de réciprocité avait été ratifié.

On nous parle sans cesse de loyalisme, mais il me semble que le parti libéral a donné la preuve de son dévouement à l'empire en accordant un traitement de faveur aux marchandises anglaises dès la première année de son avènement au pouvoir en 1897. Ce n'était pas une faveur insignifiante que le Canada faisait aux industries de la Grande-Bretagne puisque, depuis, les importations anglaises au Canada ont considérablement augmenté. En 1897, ainsi que le fait voir le rapport du ministre du Commerce, le total de nos importations de l'Angleterre n'atteignait que $29,328,576. Depuis, ces importations ont augmenté par sauts et par bonds et l'an dernier elles s'élevaient aux chiffres de $110,585,000.

Si l'on tient compte que cette augmentation est due au traitement de faveur accordé aux marchandises anglaises par l'ancien gouvernement, on est bien forcé de reconnaître que nous avons démontré notre loyalisme par des actes aussi bien que par des paroles.

Je suis convaincu que si nous avions la réciprocité avec les Etats-Unis, et que si l'on accentuait davantage le traitement de faveur accordé aux marchandises anglaises, nous pourrions arriver à cette permanence, à cette stabilité du tarif dont l'honorable ministre des Finances (M. White) nous a parlé en termes si éloquents; nous aurions assuré d'énormes avantages aux industriels du Canada, de même qu'aux cultivateurs et aux conommateurs, tout en favorisant les industries de l'Angleterre.

Quant aux Etats-Unis, il nous faut commercer avec eux, que nous le voulions ou non. Nos échanges avec ce pays sont plus considérables qu'avec tout autre pays, et atteignent le double de nos échanges avec le Royaume-Uni. C'est aux Etats-Unis que nous vendons notre bois et notre poisson. Le marché américain est le seul des Provinces maritimes pour l'écoulement de la plus grande partie de la production de leurs pêcheries, surtout les éperlans, les saumons et les maquereaux. L'an dernier, nos exportations de poissons aux Etats-Unis ont augmenté d'un demi-million de dollars et dans mon comté elles ont presque doublé. Il y a quelques années, nous étions obligés de vendre la plus grande partie de notre morue séchée aux Antilles, en Espagne ou en Italie. Aujourd'hui, les Etats-Unis achètent la moité de cette production et payent à nos pêcheurs $1.50 et $1.75 de plus par quintal que les pays que je viens de mentionner.

Notre commerce total avec la Grande-Bretagne, en 1911 s'est élevé à $247,551,912, et avec les Etats-Unis, à $413,812,003. Dans ce total il y a pour $12,000,000 de coton brut et pour $6,000,000 de coton manufacturé.

Il y a quelque temps, le ministre du Commerce conseillait aux industriels canadiens de chercher des marchés étrangers pour l'écoulement de leurs produits, au lieu de se contenter du marché canadien. S'il est avantageux pour les industriels d'obtenir des marchés plus étendus, pourquoi voudra-t-on priver les cultivateurs de l'Ouest des avantages que leur offre le marché américain?

Il est question dans le discours du Trône de l'entente conclue avec les Antilles et je félicite l'honorable ministre du Commerce et le Gouvernement d'avoir réalisé cette ambition du parti libéral. Mais ce traité avec les Antilles ne peut être apprécié que dans la mesure des avantages qu'il peut procurer à notre commerce, et ces avantages ne peuvent en aucune manière être comparés à ceux que nous conférerait un libre accès aux marchés américains.

La population des Antilles n'est que de 4,000,000 et celle des Etats-Unis dépasse 90,000,000. Il ne faut pas oublier non plus que la majorité de la population des Antilles vit très économiquement et les dépenses annuelles d'une famille ne dépassent pas 50 dollars, tandis que le 90,000,000 d'Américains vivent dans l'opulence et le luxe et consomment en grande quantité des produits naturels comme ceux que le Canada est en état de leur fournir.

Je ne dirai rien de la question navale, car ma manière de voir sur ce sujet est connue. L'an dernier jai eu l'occasion de

dire à mon honorable ami le ministre de la Marine, en apprenant qu'il se préparait à aller en Angleterre consulter l'Amirauté au sujet d'une politique navale propre à assurer les intérêts du Canada et de l'Empire, que s'il nous revenait avec une politique comportant une marine canadienne, construite dans des chantiers canadiens, avec du fer et de l'acier canadien, montée par des équipages canadiens, je lui donnerais mon cordial appui, quelle que fût la dimension des navires à construire.

Le peuple a eu le temps d'étudier cette question et je n'ai aucun doute que le résultat de ses méditations a déterminé une attitude sympatique envers le programme naval élaboré par l'honorable chef de l'opposition.

S'il existe des libéraux qui peuvent avoir différé d'opinion avec notre chef sur certaines questions, ils sont les premiers à lui accorder leur plus entière adhésion sur cette question d'une marine canadienne; ils sont prêts à lui donner leur concours pour l'adoption d'une politique qui donnera à l'Angleterre, non seulement en cas d'urgence mais en tout temps, toute l'aide que le Parlement canadien jugera à propos de lui accorder.

Pendant la séance d'hier l'honorable député d'Edmonton a parlé de l'élection de Macdonald, qui a eu lieu au Manitoba, au mois d'octobre dernier. Je parlais il y a un instant des privilèges que garantissent les institutions britanniques et, comme le disait aujourd'hui même l'honorable député de Peterborough, la liberté de parole est un de ces grands privilèges dont le peuple de ce pays se montre surtout jaloux.

Pour corroborer ce que nous a dit l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), je demande à apporter un témoignage qui m'est parvenu par accident, dans une lettre affectueuse d'un fils à son père.

A l'appui de ce qu'on a dit de l'attitude du gouvernement provincial de Manitoba, quand il a donné des instructions à la police et aux fonctionnaires des cours de justice, je citerai ce qui est arrivé à un de mes propres enfants. Il m'écrit avoir entendu dire, au sujet des élections provinciales de Manitoba, des choses qu'il n'avait pu croire, tant il en était surpris, mais dont l'événement vint lui confirmer la vérité quand il fallit être emprisonné ou arrêté pour s'être promené bien tranquillement dans les rues de Winnipeg quelques jours avant cette élection. Ce garçon, le plus jeune de mes enfants, à peine âgé de vingt-cinq ans, étudie le droit dans l'Alberta, où il est allé dans le dessein de s'y établir, après avoir terminé son cours de philosophie à l'université Laval, il y a deux ans. Ayant pris part à l'élection de Macdonald qui eut lieu en octobre dernier il m'écrit ce qui lui est arrivé dans ce comté. Sa lettre est en français; Je vais lire en français la partie que je désire communiquer à la Chambre, puis je tâcherai de la traduire pour la satisfaction de ceux des députés qui n'entendent pas le français.

J'ai fait la connaissance de M. Boyer, député de Vaudreuil. J'ai adressé, avec lui, une assemblée à Fannystelle, dans le comté de Macdonald, où j'ai eu l'occasion de constater la perversité de l'organisation conservatrice manitobaine. Quand je lisais dans les journaux les rapports d'arrestations faites sans cause et sans prétexte, je n'y croyais qu'à moitié, mais je n'étais pas plutôt rendu dans le comté que j'avais moi-même un policier à mes talons. Naturellement, comme je ne faisais rien de mal ni d'illégal, je ne le craignais pas. Cependant la veille de l'élection j'ai été averti par ce monsieur policier, que si je ne cessais de parler aux gens en faveur de la réciprocité, je serais arrêté et emprisonné. Je lui ai demandé quelle était son accusation? Il me répondit: je n'en ai pas, mais j'ai mes instructions. Naturellement je lui ai dit que je ne pouvais suivre ses conseils, que j'étais venu pour travailler et que je travaillerais. A ce moment il est arrivé quelques bons Français, et mon homme eut vite abandonné son idée de m'arrêter.

Je vais maintenant vous donner la traduction exacte de ces quelques lignes:

(Translation) : "I made the acquaintance of Mr. Boyer, member for Vaudreuil, and addressed with him a meeting at Farnystelle, in the country of Macdonald, where I had occasion to realize the perversity of the Conservative organization in Manitoba. When I used to read in the papers all the reports of arrests made without cause and without evidence I only believed half of it. But I was scarcely in the county until I had myself a policeman at my heels. Naturally as I was doing nothing wrong and nothing illegal I did not fear him. Notwithstanding on the eve of the election I was notified by this gentleman of the police that if I did not cease to speak to the people in favour of reciprocity I would be arrested and imprisoned. I asked him what was his charge. He replied to me : I have none, but I have my instructions. Naturally I told him that I could not follow his advice, that I had come to work and intended to work. At this moment a few good Frenchmen came along and my gentleman of the police soon abandoned the idea of arresting me.

Monsieur l'Orateur, voici un jeune homme qu'il ne faut pas mettre au nombre de ces vieux malfaiteurs d'Ontario émigrés dans l'Ouest et dont a parlé l'honorable député de Peterborough; mais tout simplement un jeune homme ayant à peine atteint sa vingt-cinquième année. Il en est à sa première expérience de la vie publique. Il s'en va parler sincèrement, dans le comté de Macdonald, en faveur de marchés plus vastes. Un policier le poursuit, le menace de l'arrêter et l'aurait l'arrêté, s'il ne s'était trouvé là quelqu'un pour donner une autre orientation à l'activité de ce policier. Quand il se passe de pareilles choses dans une province du Canada, de ce pays si uni

et qui doit l'être, de ce pays où les droits du citoyen en sont les mêmes pour les Français et les Irlandais, pour les vieux et les jeunes, et plus particulièrement pour les jeunes, appelés à gouverner lorsque nous serons partis pour un monde meilleur ou pire, il est temps de s'en acquérir et de mettre fin à des abus d'autorité, que l'auteur en soit le gouvernement Roblin ou tout autre, et qu'ils se commettent dans le comté de Richelieu ou de Manitoba, comme on l'a dit ici aujourd'hui, car, ne l'oublions pas, notre constitution a pour objet le bonheur du peuple, et il ne faut pas permettre que la liberté du citoyen soit ainsi et de nouveau grossièrement volée sous le soleil de l'empire britannique.

M. GUSTAVE BOYER (Vaudreuil) (texte): Monsieur l'Orateur, c'était le 26 février 1910. Rigaud la petite ville de mon comté que j'habite, était toute consternée. L'approche d'une tempête était apparente, les éléments qui l'amenaient devaient, sur l'après-midi, aborder notre sol d'habitude si calme. C'est bien vers les trois heures qu'un des convois du chemin de fer du Pacifique-Canadien, débarqua un groupe de farouches nationalistes qui venaient, au dire de certains, bouleverser les esprits et orienter désormais leur opinion politique contre le chef du gouvernement de l'époque. C'était le premier coup de canon de la campagne contre la loi navale canadienne. Il s'agissait de taper ferme, et d'effrayer les électeurs, surtout produire de l'effet.

J'ai douce souvenance que le député de Chambly-Verchères (M. Rainville) était au premier rang de ceux qui, cette après-midi, devaient adresser la parole.

Comme il était grand ce jour-là, mon collègue d'aujourd'hui. Et si le même auditoire qui l'écoutait alors l'eût entendu hier, comme il l'aurait trouvé pitoyable.

Il parla avec feu, cette fois-là : hier nous avions peine à l'entendre. Il était farouche; Rouget de Lisle ne lui allait assurément pas au talon. Comme le courage lui a raptissé depuis!

Voyons ce que disait l'honorable député de Chambly-Verchères à Rigaud. J'ai ici des extraits de la "Montreal Gazette', du "Star" et du "Devoir". Je citerai d'abord la "Montreal Gazette" du 28 février :

M. Rainville a ajouté quelques observations. Il a signalé la volte-face de sir Wilfrid Laurier sur la question de l'impérialisme et dénoncé, comme à Longueuil dimanche dernier, la fausseté du caractère national de la marine projetée.

Le projet consistant à mettre une force navale au service de l'Angleterre, a-t-il dit, est une violation de l'acte de la Milice et de la Défense, rédigé par sir George Etienne Cartier en 1868, et où il est expressément déclaré que notre milice n'aura jamais à se battre en dehors du Canada ni pour d'autre cause que la défense du sol canadien et des intérêts canadiens.

De son côté, le "Montreal Star" de la même date, publiait ce qui suit :

M. J. H. Rainville a dit que la marine appartiendrait au Canada en temps de paix, mais qu'en temps de guerre elle appartiendrait à l'Angleterre. Ce qui, d'après lui, a déterminé la création d'une marine canadienne ce sont les discours d'impérialistes de l'école Chamberlain. Ces impérialistes auraient trouvé qu'ils ne pouvaient pas taxer davantage le pauvre peuple anglais; que cette source de revenu s'épuisant, ils tournaient leurs regards vers les colonies, dans l'espoir de tirerdu Canada, de l'Australie et de la colonie du Cap ce qu'ils ne pouvaient tirer des pauvres d'Angleterre; qu'on en avait la preuve dans les journaux ne Northcliffe qui avaient combattu le budget de Lloyd-George pendant les dernières élections en Angleterre; que Lloyd-George aussi avait admis l'impossibilité de taxer le peuple davantage, mais qu'il s'était adressé aux riches.

Voici maintenant un extrait du "Devoir" du 28 février 1910 :

Il y a ici, dit M. Rainville, j'en suis certain, un grand nombre de libéraux qui admirent Laurier parce qu'il à su se "tenir debout," quand en 1902, Chamberlain vint tâter les sentiments des Canadiens au sujet de l'impérialisme. Qu'est-ce qui a bien pu se passer depuis 1902, 1905 et 1907, pour motiver dans le parti libéral, un tel changement d'attitude? Il prévoit que M. Boyer citera l'Acte de la Milice rédigé par Georges Etienne Cartier, et qui prescrit la création d'une milice canadienne qui devra prendre part aux guerres "dans lesquelles le Canada serait intéressé." On a souvent proposé des amendements à ce texte, mais Georges Etienne Cartier, Charles Tupper, John A. Macdonald et M. Laurier s'y sont toujours énergiquement opposés. Mais il y a anguille sous roche—d'autres disent "couleuvre" (rires). Chamberlain et ses disciples qui ont la haute main sur la presse associée, mènent en Angleterre une campagne impérialiste fort bien organisée. "Comme on ne peut plus faire suer des impots au peuple anglais, on veut taxer la Colonie du Cap, l'Inde, l'Australie et le Canada, et si nous élevons la voix, la "Presse" et la "Patrie" disent que c'est pousser un cri de race. Il a, en terminant, une belle envolée: Notre seule partie, c'est le Canada et nous ne devons lutter que pour son avancement et sa prospérité."

Voilà ce que ces journaux ont reproduit du discours de l'honorable député. Mais il a dit bien autre chose, et nos compatriotes anglais qui l'applaudissaient hier n'auraient certes pas trouvé charmant les propos qu'il tint sur leur compte et celui de la Grande-Bretagne. Deux années se sont écoulées depuis cette assemblée et aujourd'hui, je suis en mesure de dire au député de Chambly-Verchères que l'injure qu'il lança grossièrement à l'adresse de sir Wilfrid Laurier ce jour-là retombe sur lui et l'écrase à jamais. Ce n'est pas le chef du parti libéral qui n'a pu se tenir debout, mais que c'est bien lui qui a fléchi sur ses jambes jusqu'à l'avachissement le plus dégradant.

L'honorable député de Chambly-Verchères a trouvé moyen, à trois ou quatre an-

nées de distance, de renier son parti, en adopter un autre, le renier aussi, de prêcher une doctrine, de la renier et tout cela avec un cynisme qui écœure les honnêtes gens, comme dirait le "Devoir".

Voyons maintenant sa nouvelle profession de foi : Voyons ce qu'il a dit hier en Chambre :

Enfin, monsieur, une des grandes questions qui intéresse aujourd'hui notre pays, c'est celle de la contribution à la défense de l'empire dont le Canada fait partie.

Les idées sont partagées quant à la manière de faire cette contribution, mais d'un bout à l'autre de notre pays le même sentiment existe en faveur de la nécessité de maintenir la suprématie maritime de l'Angleterre dans l'intérêt de l'empire britannique entier.

Et dire qu'il ne vient que d'apprendre l'existence de ce sentiment! Est-ce bien ce qu'il disait à Rigaud? Est-ce bien ce discours qu'il tenait aux électeurs de Drummond-et-Arthabaska?

Et il continue:

Et pour ceux qui en douteraient, je pourrais leur citer la résolution de 1909. Je pourrais même citer s'il faut aller plus loin, un article du rédacteur du journal "Le Devoir" en date du 12 octobre 1912, où nous lisons: Jamais les nationalistes n'ont prétendu que le Canada ne devait rien faire pour la sécurité de l'empire.

J'ai lu quelque part que les nationalistes, en fait de défense, ont exprimé leur avis par l'un de leurs chefs, M. Lavergne, qui a déclaré qu'ils étaient favorables à la reconstruction des fortifications, aux travaux de défense intérieure sur terre, etc.

Je cite encore le discours de mon honorable collègue:

Mais, permettez-moi, monsieur, de dire très franchement, mon sentiment.

L'Europe est menacée d'un conflit. On ne sait pas encore si les grandes puissances permettront aux petits états balkaniques d'étendre leurs frontières. La victoire décisive des armées Bulgares a subitement remis le problème devant la diplomatie. Une intervention des pouvoirs se fera inévitablement et il sera difficile de prédire l'avenir des relations européennes. L'Angletetrre n'est pas désintéressée de la situation : elle devra prendre parti et si la guerre éclate, elle devra réunir toutes ses forces. Aussi on comprendra l'attitude du Gouvernement.

L'honorable député était contre la construction d'une marine parce que, dit-il, en temps de guerre elle serait au service de l'Angleterre. Or, voilà une question qui se présente, toute étrangère à notre pays. Et l'honorable député trouve qu'il y a urgence à donner des millions. Et il termine par cet exposé :

Il veut (le Gouvernement), si nous sommes bien informés, présenter une mesure d'aide temporaire pour cette année, et il se réserve de consulter le peuple, lorsqu'il s'agira d'établir une politique permanente de participation militaire, et assure qu'elle sera, si elle se fait, subordonnée au droit de représentation dans les conseils de l'empire. C'est ce qui ressort des déclarations faites en Angleterre et dans cette Chambre, au nom du Gouvernement, par le très honorable premier ministre en qui le pays a confiance.

Consulter le peuple quand cela ne sera plus nécessaire, quand le Gouvernement aura exécuté toute sa politique, si le peuple murmure encore, il lui accordera un plébiscite, je suppose pour le tranquiliser.

Voilà l'étonnante révélation, ou plutôt la justification de l'honorable député! N'est-il pas amusant d'apprendre de sa bouche même que la raison de sa volte-face lui a été accidentellement inspirée par la guerre des Balkans. Eh! oui, sans la vaillance de ces petits peuples qui luttent pour la liberté et le droit, le député de Chambly-Verchères n'aurait pas eu d'inquiétude à laisser seule l'Angleterre à sa propre défense. Mais tout à coup, au bruit du canon qui tonne dans les Balkans, de la mitraille qui sème partout la mort, ses sentiments s'émoussent, le cœur lui revient et il embrasse avec feu maintenant le projet de donner des millions.

Si c'est cela que l'honorable député de Chambly-Verchères appelle se tenir debout sur des principes, sa place serait assurément mieux parmi les accrobates.

L'honoragle député de Chambly-Verchères a félicité le Gouvernement d'accorder chaque année une aide substantielle aux législatures provinciales pour des fins agricoles.

J'ajouterai ma satisfaction à la sienne, car il faut rendre à César ce qui appartient à César; mais je crois qu'il fait erreur en disant que le Gouvernement accordera une somme de cinq cent mille piastres à chacune des provinces, car cette répartition ne serait pas juste. Certaines provinces, en raison de l'étendue de leur territoire et de leur population, possèdent, certes, un champ plus vaste et plus difficile pour faire pénétrer les réformes si urgentes propres à l'économie agricole. Mais si j'ai bonne souvenance, je crois que l'augmentation des subsides fédéraux accordés aux provinces par le Gouvernement libéral avaient aussi pour une partie comme objet d'aider les provinces dans leur développement agricole.

L'octroi spécial à l'agriculture que se propose de faire le Gouvernement actuel ne serait, en fin de compte, que la continuation de la politique libérale; toute le différence est dans le nom et non dans la chose. Cela n'empêche pas que je me réjouis de voir le Gouvernement conservateur marcher sur nos brisées.

L'honorable député de Chambly-Verchères voudrait "la création de classes spéciales d'agriculture dans les collèges commerciaux répandus dans notre province."

Je ne partage pas ici son opinion. J'aime mieux voir les collèges commerciaux tels qu'ils sont aujourd'hui avec la modifica-

tion que chaque jour on fait subir à leur programme pour le rendre plus pratique que d'y intercaler des cours d'agriculture. Laissons nos collèges commerciaux poursuivre l'objet pour lequel ils existent. Si nous voulons de l'agriculture à l'école, ouvrons plutôt des écoles enseignantes pour cet objet et dans le programme desquels on intercalerait les matières commerciales les plus urgentes. Ne mêlons point les cartes. L'expérience nous prouve que les cultivateurs qui envoient leurs fils aux collèges commerciaux non pas pour but d'en faire des agriculteurs, mais leur donne plutôt cette instruction pour qu'ils puissent plus tard se créer une position dans le commerce ou l'industrie.

L'expérience nous prouve encore que rarement un garçon qui suit les cours dans une école ou un collège commercial, soit retourné ensuite sur la ferme. Je considère que l'introduction de cours d'agriculture dans un tel collège ou une telle école, serait une perte de temps pour les élèves. Si l'on veut enseigner l'agriculture théorique, que l'on ouvre des écoles spéciales en plus de celles déjà existantes. Je citerai comme exemple le collège d'agriculture Macdonald, à Sainte-Anne de Bellevue, où des centaines de jeunes garçons et de jeunes filles vont chaque jour chercher l'instruction dont ils auront besoin plus tard. Les cours qui s'y donnent sont purement du domaine de l'économie agricole et de l'industrie ménagère. Et cependant nombre de matières commerciales sont inscrites au programme. Il en est ainsi de l'école d'Oka, de Sainte-Anne de la Pocatière, quoiqu'elles soit conduites sur une échelle plus petite. Je suis témoin tous les jours du nombre de jeunes garçons et de jeunes filles de différentes localités de mon comté qui vont suivre les cours au collège Macdonald. Nous pourrions ouvrir des écoles moindres. Non, pour moi, l'agriculture doit s'enseigner à l'école d'agriculture, tout comme les matières qui regardent le commerce et l'industrie sont enseignés aux écoles commerciales et techniques, comme les matières classiques sont enseignées dans les collèges classiques et commes les facultés sont enseignées dans les universités.

Je partage cependant l'opinion du député de Chambly-Verchères quand il demande un plus grand nombre de fermes modèles, et j'ajouterai même, de professeurs qualifiés pouvant aller à domicile enseigner sur-le-champ les réformes et procédés nouveaux dont l'expérience et les études enrichissent chaque année l'exploitation agricole en général.

L'honorable député de Chambly-Verchères dit qu'il à pour mission de demander au Gouvernement d'aider aux sociétés d'agriculture à améliorer leurs terrains et leurs bâtisses d'exposition, afin de donner aux enfants de la ferme une idée vraie de l'importance de la fête de l'agriculture, où tous les ans, dans chaque comté, les cultivateurs accourent mettre dans la balance du mérite leurs progrès et leurs succès réciproques". Les sentiments qu'exprime l'honorable député, s'ils sont sincères, sont bien dignes, mais d'un autre côté, ils accusent chez lui peu de connaissance de la question. Les expositions relèvent des gouvernements provinciaux, le Gouvernement fédéral subventionnant par octroi spécial tout au plus quelques expositions centrales.

M. RAINVILLE. Un mot seulement. Je sais parfaitement que les expositions agricoles sont sous le contrôle des gouvernements provinciaux, mais en parlant de ce sujet, j'ai voulu tout simplement dire que le Gouvernement fédéral pourrait profiter du contrat qu'il va faire avec les autorités provinciales pour appliquer le conseil que je lui ai donné.

M. BOYER. J'espère que l'honorable député se corrigera de sa mauvaise habitude de toujours donner des conseils à tort et à travers. Le passé doit être pour lui une leçon. Je le répète, les expositions agricoles ne regardent pas du tout le Gouvernement fédéral, mais le gouvernement de chaque province.

Si les expositions régionales et de comté étaient du ressort du Gouvernement fédéral, je lui dirais avant de s'aventurer dans la voie des subsides : Faites attention si l'argent que vous allez semer, pourtant inspiré par un bon motif, germera les fructueux résultats que vous anticipez. En effet, un coup d'œil jeté sur la tenue de quelques-unes de nos expositions régionales à travers le pays nous découvre plutôt une opération commerciale que subventionne l'Etat ou la province. Egalement un nombre considérable d'expositions de comté ne sont plus l'école de choses dont parle le député de Chambly-Verchères, où les jeunes gens vont s'extasier devant le mérite de leurs parents, mais bien un rendez-vous annuel qu'attirent les courses de chevaux, les jeux et les amusements de toutes sortes que les sociétés d'agriculture permettent sur leurs terrains d'expositions. J'ai visité moi-même au cours de la dernière année dans la province de Québec, des expositions agricoles qui n'avaient d'agricole que le nom, et cependant des milliers de personnes se pressaient sur le terrain.

M. RAINVILLE : Pas dans Chambly-Verchères.

M. BOYER : Peut-être bien. Je crois que Chambly-Verchères est déjà assez affligé...?

L'honorable député de Chambly-Verchères me pardonnera et je ne suis pas un enthousiaste des expositions.

Je répète que je serais plutôt en faveur d'une mesure par laquelle ce Parlement favoriserait l'établissement de fermes modèles dans les campagnes et enseigneraient sur place.

Les expositions sont une excellente pratique quand elles sont bien conduites, et certains comtés tirent de grands avantages de

leur tenue. Mais il faudrait pour que ces résultats fussent toujours certains une campagne faite par les gouvernements provinciaux aidés par de fervents agriculteurs afin de trouver la cause du malaise qui existe et y porter remède.

Le député de Chambly-Verchères regrette l'exode de l'homme des champs vers les villes. Certes, il a raison, et à ce propos il nous a cité les vers suivants :

Remettez en honneur le soc de la charrue;
Repeuplez la campagne au dépens de la rue;
Grevez d'impôts la ville et dégrevez les champs,
Ayez moins de bourgeois et plus de paysans.

L'honorable député qualifie de chercheurs de places les gens de la campagne qui vont battre les pavés des villes. Pourtant, si mon honorable collègue voulait être juste, il trouverait avec moi bien vite cette cause. Quand il constate cette désertion des campagnes, ces maisons vides dans les concessions, ces fermes sans travailleurs, il peut aussi en constater les causes. S'il veut réellement les chercher, qu'il ouvre les portes des manufactures et il se trouvera, à Montréal par exemple, en face d'une armée de travailleurs au millieu desquels il reconnaîtra quatre-vingt-dix pour cent des gens venant de la campagne. Les industries et les multiples services publics des villes ont demandé des bras à la campagne; les salaires sont plus rémunérateurs en apparence, et l'exode a commencé sans pouvoir lui opposer de force assez puissantes pour l'arrêter.

L'honorable député a vanté hier la richesse du pays, les immenses ressources industrielles dont il dispose, et tout à côté il s'est apitoyé sur le sort de l'agriculteur. Il aurait dû spécialement signalé les fortunes colossales accumulées par les manufacturiers, grâce au travail ardu de ces paysans qui ont laissé là le soc de la charrue pour venir s'enfermer dans leurs établissements. Quand une protection à outrance a enrichi les industries, elle a appauvri la population rurale, d'abord en lui enlevant une grande partie de ses laboureurs et, en d'autres lieux, en obligeant le Gouvernement à grever les habitants par des droits excessifs sur des articles nécessaires à la vie.

En 1911 le gouvernement libéral a soumis au peuple une mesure équitable, je veux dire la réciprocité, pour remédier au mal. L'honorable député qui larmoie sur le sort de ces humbles n'aurait-il pas été plus conséquent alors de travailler pour l'agriculteur? Il aurait pu alors parodier les vers qu'il a cités et dire:

Remettez en honneur la base de la nation;
Repeuplez la campagne au dépens de la protection,
Grevez d'impôts la ville et dégrevez les champs,
Ayez moins de millionaires et plus de paysans.

M. BOYER.

Monsieur l'Orateur, je ne voudrais pas reprendre mon siège sans raconter à cette Chambre les manœuvres infamantes dont j'ai été témoins au cours de l'élection de Macdonald. Car je suis une des pauvres victimes qui a failli laisser ses os dans ce comté. J'avais été invité à prendre part à cette élection. Je suis allé là bien paisiblement. J'étais là comme citoyen libre appartenant à un pays libre et croyant avoir le droit dans cette partie du Canada d'émettre librement mon opinion politique devant les électeurs de Macdonald.

J'étais allé dans ce comté pour supporter M. Richardson parce qu'il se présentait comme le candidat de la réciprocité ; c'était l'unique raison. Je n'étais donc pas là pour combattre M. Morrison parce qu'il avait une croyance et appartenait à une race différente de la mienne. Je suis pour la réciprocité dans l'Est et je crois avoir le droit de dire mon opinion dans l'Ouest. Dès mon arrivée, on m'a raconté des choses peu édifiantes sur le compte de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rodgers). Je n'y ai pas ajouté foi. Cependant je serais tenté de croire, après tout ce que j'ai vu et entendu, que toutes ces infâmies se sont faites à sa connaissance. Une enquête au comité des privilèges et élections nous permettrait de mettre ces choses à jour.

J'ai fait des luttes dans Québec et dans Ontario. J'ai pris part à des luttes chaudement contestées, mais jamais, je n'ai rencontré dans le parti conservateur un mépris aussi accentué de la loi électorale. S'il fallait que se répètent des élections faites avec de tels procédés, il vaudrait mieux de suite recourir à l'anarchie, marcher sur la Constitution et laisser primer la force sur le droit.

Monsieur l'Orateur, vous auriez été scandalisé de voir l'impudence avec laquelle les ministres du gouvernement du Manitoba ont agi. Nous avons eu une élection à peu près à la même époque dans le comté de Richelieu, et pas un ministre provincial n'y a pris part. Et cette pratique est généralement suivie par les ministres provinciaux d'Ontario et de Québec.

Quand j'ai vu le premier ministre du Manitoba et ses collègues descendre dans le comté, adresser la parole devant des auditoires très restreints, y ajouter le poids de leur influence et de leur intimation, je me suis raisonné qu'ils étaient animés de bien autre motif que celui de la conviction politique. Avec lui, le Gouvernement avait à son service, en outre, une armée d'employés qui mirent en œuvre des moyens et des choses qui expliquent la défaite. Et aujourd'hui, plus que jamais, je suis convaincu que ce n'est pas la réciprocité qui a été vaincue. La population de ce pays doit connaître ces agissements réprouvables, et je vais, monsieur l'Orateur, raconter devant cette Chambre quelques-unes des manœuvres frauduleuses et honteuses qu'on

a employées. Je m'empresse de dire que je ne tiens pas la population de ce comté responsable de ces agissements, mais j'en rejette le blâme sur les autorités provinciales et leurs affidés, sans y oublier l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers).

Je vais d'abord raconter un incident qui m'est personnel : Un après-midi que j'étais dans une des paroisses du comté, on vint soudainement m'annoncer que je devais être arrêté un quart plus tard. Mais j'ai demandé: pourquoi être arrêté? Parce que vous devez ce soir adresser la parole contre un ami de M. Morrison. N'est-ce pas que c'était inique? La personne qui m'apprit cette nouvelle la tenait d'une autre qui avait surprit une conversation au téléphone entre un employé du Gouvernement et un partisan de M. Morrison. Le premier, que je ne nommerai pas ici et dont je dévoilerai volontiers le nom devant une commission d'enquête, avait donné instruction au second de se rendre chez un certain magistrat de l'endroit dont je connais mais dont je tairai encore le nom, et là de lui faire signer des mandats d'arrestation en blanc et de les lui rapporter. Cette iniquité devait se produire contre moi le soir avant l'assemblée. Vous avouerez, monsieur l'Orateur, que ce procédé m'indiquait pas beaucoup de bravoure chez l'adversaire que j'étais pour rencontrer. Et dire que je fus sauvé de la cellule des prisonniers, grâce à la sympathie d'un partisan de M. Morrison qui réprouvait énergiquement telle manière d'agir.

Je dois vous informer, monsieur l'Orateur, que je n'ai pas perdu mon calme, et même je regrette qu'on n'ait pas consommé l'infâmie. Car j'aurais pu ensuite démontrer aux électeurs des autres comtés, comme au mien, comment la pureté des mœurs électorales de la province du Manitoba est dégradée sous l'œil sympathique du gouvernement de cette province et de l'honorable ministre des Travaux publics en particulier. Cette tactique d'arrêter les amis de M. Richardson, ceux qui lui prêtaient l'appui de leur parole ou de leur travail, a été pratiquée sur tous les autres points du comté, et l'honorable député de Edmonton (M. Oliver) nous en a fait l'édifiant récit hier par la lecture d'affidavit. Je ne m'étendrai pas davantage sur ce point. Mais laissez-moi vous dire comment est sérieux qu'en plein vingtième siècle, dans un pays comme le Canada, l'on ose employer et tolérer de semblables moyens. En lisant l'histoire de la vieille France, on se rappelle que l'on donnait des lettres de cachet sous le simple sourire d'une femme ou autres motifs aux courtisans des souverains pour leur permettre de faire trancher la tête d'une personne qui nuisait à leur ambition. On enfermait à la Bastille d'honnêtes gens sans procès et sans leur donner le moyen de se défendre. Le peuple se révolta un jour à bon droit. N'est-ce pas criant de constater que dans notre beau pays, où le Gouvernement actuel parle de souscrire des millions pour l'Angleterre, que ce même Gouvernement gagne ses élections par la terreur et par le mépris de toute liberté reconnue et garantie par les lois.

Une autre machine infernale, monsieur l'Orateur, qui a bien servi aux mains des organisateurs de cette élection, est celle opérée par les hôteliers du comté. Je n'accuserai pas tous ces gens, car il s'en trouve de bien braves parmi eux. Mais comme nous le savons, les licences dans la province du Manitoba, sont octroyées directement par le gouvernement provincial. Celui-ci conserve donc une autorité absolue et arbitraire sur ces derniers. Les honnêtes comme les mauvais sont obligés de passer sous les ordres du gouvernement provincial, sinon le lendemain ils se verraient enlever leur licence.

J'ai été moi-même témoin du fait qu'un député provincial entra dans un bar à minuit et vingt avec un groupe d'électeurs et ordonna péremptoirement à l'hôtelier d'ouvrir son bar. Ce dernier lui répondit : je ne puis pas. Vous savez bien que c'est contraire à la loi. La loi, reprit ce député, c'est moi. Et je fus témoin d'une bacchanale qui dura jusqu'au matin.

C'est un fait entre cent. J'ai été informé que l'honorable ministre des Travaux publics, alors qu'il était ministre provincial, n'avait pas eu scrupule à faire la même chose. Alors rien d'étonnant que de si mauvais exemples soient plus tard suivis.

Et pour vous prouver encore, monsieur l'Orateur, qu'on était décidé à tous ces moyens réprouvables que je viens d'énumérer, le matin de la votation, un conservateur proéminent, intéressé dans l'élection, déclara à un mien ami, que quand bien même M. Richardson remporterait le comté, que M. Morrison serait quand même ce soir-là déclaré élu.

C'est ainsi, monsieur l'Orateur, l'argent et le whiskey ont joué un grand rôle dans cette élection, et l'on viendra dire ensuite que la réciprocité n'est pas populaire.

Je lisais dans le 'Manitoba Free Press" une entrevue que donnait l'honorable ministre des Travaux publics le lendemain de cette élection, disant que des libéraux venus de la province de Québec avaient fait appel à des préjugés de races et de religion. Je nie ces choses, et quand il nous a été donné de parler de questions d'écoles, c'était pour répondre aux orateurs de M. Morrison qui eux, de leur côté, vilipendaient M. Richardson au point de vue de ses relations avec les catholiques et exaltaient jusqu'aux nues le supposé grand esprit de justice dont avait fait preuve l'honorable premier ministre du Manitoba et l'honorable ministre des Travaux publics.

Je répète que les appels aux préjugés de races ne sont pas venus de notre côté, mais de nos adversaires qui ont répandu au cours de la lutte un pamphlet dans lequel

étaient intercalés des articles qui avaient été écrits dans la "Tribune" de Winnipeg, organe de M. Richardson, sur la question des écoles. Comme nous le savons M. Richardson a eu des difficultés avec Mgr Langevin, parce qu'il ne partageait pas son opinion sur la question des écoles.

J'ai reproché à nos adversaires de ramener ces choses dans la discussion, puisqu'elles étaient déjà vieilles de plusieurs années et que d'ailleurs nous ne reprochions point à M. Morrison, d'après le "Telegram" d'être un orangiste proéminent.

Nous, de la province de Québec, qui avons pris part dans cette élection, je l'affirme de nouveau, nous avons parlé que point à M. Morrison, d'après le "Telegram" d'être un orangiste proéminent.

Outre les infamies que j'ai déjà signalées, les mandats d'arrestation signés en blanc, l'influence du gouvernement provincial, la participation de la machine des hôteliers et autres ; il y avait encore les promesses sans nombre, l'organisation téléphonique et des postes qui concourraient en faveur de M. Morrison. Nous savons tous que le système téléphonique du Manitoba appartient au gouvernement provincial. Or, quand nous connaissons d'avance le contrôle qu'exerce le gouvernement de cette province sur tous les employés, il est facile d'en déduire à quelle coercition et partialité furent souvent victimes les amis de M. Richardson.

En ce qui concerne la livraison postale, je n'ai jamais reçu, après cinq jours que j'en fus averti, une lettre qui me fut adressée de Winnipeg, à 40 milles de l'endroit où je séjournais. Il aurait pu se faire que cette lettre fût égarée si le même incident n'était arrivé à d'autres de mes amis qui séjournaient dans d'autres localités.

L'autre jour, quand je fus témoin de l'entrée du nouveau député de Macdonald (M. Morrison) dans cette Chambre, et que je le vis applaudir si frénétiquement par les partisans du Gouvernement, je me raisonnai que si certains conservateurs honnêtes de l'autre côté de cette Chambre avaient connu ces faits, ils auraient rougi de cette victoire acquise par la fraude, par le cynisme, par la coercition et les influences néfastes de gens sans scrupules. Plusieurs d'entr'eux ont cru applaudir la défaite de la réciprocité dans la personne du nouveau venu, tandis qu'on exaltait simplement l'un des plus grands crimes politiques commis jusqu'à ce jour.

Je n'ai plus qu'un document à produire devant cette Chambre. Je demande la patience de la Chambre. Il n'est peut-être pas parfaitement dans l'ordre, mais il se rattache cependant à la dite élection, puisqu'on nous a accusés d'avoir fait appel aux préjugés de race et de religion.

Pour prouver une fois de plus jusqu'où va le cynisme de certains politiciens, comme dirait M. Bourrassa, je rappellerai que lors des élections provinciales dernières, pour atténuer, au moins un peu, le désastreux effet de l'attitude de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Monk), de l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier), de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel), sur la question des écoles du Keewatin; nos adversaires nationalistes et conservateurs répandirent à profusion dans nos campagnes la circulaire que je vais lire.

Pour ne rien enlever de sa saveur et démasquer en même temps les hypocrites et mensongères manœuvres de ceux qui s'intitulent les sauveurs de la race et de la religion, voici, textuellement, cette pièce désormais mémorable:

MM. Monk, Pelletier et Nantel ont eu Raison.

M. Roblin, premier ministre du Manitoba, répare l'un des plus cruels griefs, la plus criante injustice de l'inique règlement Laurier-Greenway.

Les honorables MM. Monk, Pelletier et Nantel, et les députés qui les ont appuyés sur l'adoption du bill du Keewatin, ont manifesté leur absolue confiance à l'honorable M.Roblin, son cabinet, aussi bien qu'à la législature et au peuple du Manitoba.

Ils ont eu raison.

La loi scolaire du Manitoba vient d'être amendée, et nos compatriotes sont enfin soulagés de la "double taxe" qui pesait si injustement sur eux depuis l'inique règlement Laurier-Greenway.

Nos trois compatriotes distingués, qui seuls représentent la minorité canadienne-française et catholique dans la législature du Manitoba, en témoignent hautement dans la lettre qui suit et qu'ils ont adressée à la délégation de la province de Québec qui s'est rendue à Winnipeg, le 11 courant, pour apporter à l'honorable M. Roblin l'hommage de sa gratitude pour ce qu'il a fait pour les nôtres.

Winnipeg, 12 avril 1912.

A Messieurs Armand Lavergne, M. A. L., Louis Coderre, M.P., J. Rainville, M.P., Dr E. Paquette, M.P., P. E. Lamarche, M. P., C. P. Beaubien, C.R., et Alleyn Taschereau:

Messieurs,—Vous êtes venus de Québec surtout pour honorer en l'honorable M. Roblin l'homme juste et droit, l'ami et le protecteur fidèle de la minorité de cette province, et il nous appartient tout spécialement, comme "seuls députés canadiens-français de la législature du Manitoba," de vous remercier de votre généreuse démarche. Vous êtes venus de bien loin pour nous aider à mieux nous acquitter d'une dette de gratitude, et croyez que tous les Canadiens-français et catholiques du Manitoba vous en sont profondément reconnaissants.

En échange de votre généreuse démarche, nous vous prions de rapporter à votre chère province de Québec l'assurance que notre situation dans le Manitoba s'est "depuis peu sensiblement améliorée."

Enfin, nous sommes libérés de cette double taxe qui pesait si lourdement et si injustement sur nous. Grâce à l'homme que vous êtes venus honorer par votre présence, l'un des plus cruels griefs, la plus criante injustice de l'inique règlement Laurier-Greenway, est

enfin réparée. Ceux qui ont eu foi en l'honorable M. Roblin n'ont pas eu tort, et croyez-bien qu'ils ne seront pas désappointés.

Nous demeurons, messieurs, avec l'expression de nos sentiments les plus dévoués,

(Signé)

JOSEPH BERNIER,
AIME BENARD,
ALBERT PREFONTAINE.

Or, monsieur l'Orateur, je vous dirai que le contenu de ce document était faux et que les trois députés de la législature provinciale quand ils l'avaient signé savaient sciemment bien que telle chose n'existait pas. Et je dirai de plus, que ceux qui le rapportèrent de Winnipeg, également savaient que le gouvernement provincial n'avait pas accordé justice aux catholiques de là-bas. C'était ni plus ni moins une tactique politique faite par des gens peu scrupuleux et qui peuvent, par cette action, compromettre à l'avance la justice d'une cause. Or, au cours de la lutte dans Macdonald, un député à législature provinciale, M. Aimé Bénard, osa soutenir dans une assemblée publique, que si la teneur de cette lettre n'avait pas encore été exécutée, elle devait l'être sous peu. Que lui, M. Bénard, avait été auprès de Mgr Langevin qui ne lui avait pas reproché la signature de cette lettre. Mais je ne crus pas à la déclaration de ce député qui baffouilla plutôt qu'il ne parla ce soir-là. Mais la lumière ne tarda pas à se faire sur la tactique malhonnête de ces trois députés, et le public sait maintenant à quoi s'en tenir sur la valeur de leurs déclarations.

Lisons ensemble cet article publié dans "Les cloches de St-Boniface", organe de Sa Grandeur Mgr Langevin, en date du 10 octobre 1912, à l'époque de l'élection de Macdonald.

Nous constatons, par cet article, que la déclaration signée par MM. Joseph Bernier, Aimé Bénard et Albert Préfontaine, était fausse du commencement jusqu'à la fin et faite de propos délibéré afin de tromper l'électorat de Québec sur la situation scolaire dans le Manitoba. Mais, laissons parler "Les Cloches":

Les Ecoles de Winnipeg et de Brandon.

Rien n'a encore été fait pour améliorer le sort des écoles catholiques de Winnipeg et de Brandon. Nous nous contentons de signaler le fait sans donner d'explications, parce que le public attend celles de l'honorable M. Coldwell, ministre de l'Instruction publique, chargé d'expliquer les nouveaux amendements aux commissions scolaires de ces deux villes.

Le comité de la "Fédération Catholique" a été très actif et très prudent. Il n'est nullement responsable du présent état de choses.

On a calculé que les catholiques de Winnipeg paieraient cette année au moins $80,000 de taxes scolaires pour les écoles publiques auxquelles ils se peuvent en conscience envoyer leurs enfants. En outre, ces mêmes catholiques doivent payer pour maintenir, dans chaque paroisse, une école catholique, et à Sainte-Marie ainsi qu'à l'Immaculée-Conception, cela dure depuis vingt-deux ans! On peut mesurer par là l'étendue de l'injustice commise par la majorité protestante.

D'un autre côté, si le bureau des écoles publiques adoptait nos écoles, "louait" nos maisons—il n'a jamais été et ne sera jamais question de les "transférer"—et payait nos maîtres et maîtresses diplômés, ce serait un grand avantage matériel, mais nous perdrions beaucoup au point de vue de la liberté religieuse et de la confection des programmes.

Nous nous permettrons de faire remarquer que le nouveaux programme d'études pour les aspirants aux brevets des écoles bilingues prouve que l'on veut nous faire la vie dure. Le gouvernement est parfois compromis par le zèle outré et trop calculé de certains personnages. Nous voulons tous l'étude sérieuse de la grammaire et de la littérature anglaise, mais il nous faut plus de latitude pour d'autres matières.

Et voilà comment furent les dupes, ou plutôt furent les complices de cette infamie les députés de la province de Québec dont cette circulaire mentionne les noms.

Voilà, monsieur l'Orateur, comment on s'est servi d'un document faux pour tâcher d'influencer les électeurs de la province de Québec aux dernières élections provinciales.

M. LAMARCHE (traduction): Monsieur l'Orateur, je désire déclarer à cette Chambre ...

D'hon. DEPUTES (traduction): Posez une question.

M. LAMARCHE (traduction): L'honorable député préopinant (M. Boyer) est-il prêt à affirmer en cette enceinte que j'ai reçu, comme il vient de le déclarer, un document comme celui dont il a donné lecture à la Chambre il y a quelques instants?

M. BOYER: Je n'affirmerai pas que l'honorable député de Nicolet a apporté cette lettre, mais je constate que son nom y apparaît. S'il n'a pas apporté cette lettre, j'accepte volontiers ses raisons. Mais je lui demanderai s'il l'a fait distribuer dans son comté?

M. LAMARCHE (traduction): Je vais répondre à la question de l'honorable député.

D'hon. DEPUTES (traduction): A l'ordre; parlez français.

M. LAMARCHE (traduction): Je préfère poser ma question en anglais, car je désire que mes honorables amis des autres provinces, qui sont plus intéressés à cette affaire que ne le sont peut-être mes collègues de la province de Québec (lesquels, du reste, comprennent l'anglais), prennent note de mes explications. Non seulement, je n'ai pas autorisé la distribution d'un tel journal dans ma circonscription, mais dès que j'ai eu connaissance de sa publication, j'en ai absolument interdit la distribution dans mon comté.

D'hon. DEPUTES (traduction): Très bien! très bien!

M. BOYER (texte): Je suis heureux d'entendre la déclaration de mon honorable ami de Nicolet. Cela prouve au moins que l'honorable député savait que le document n'était pas conforme à la vérité et qu'il ne devait pas être distribué dans son comté. Mais alors s'il n'était pas bon pour lui, il n'était pas bon pour ses collègues et ces derniers n'ont pas eu autant de scrupule.

Vous me pardonnerai, monsieur l'Orateur, d'avoir retenu si longtemps l'attention de la Chambre. Mon devoir était d'établir dans son entier, la mentalité des politiciens conservateurs du Manitoba et comment cette élection avait été remportée.

Si jamais je retourne dans cette province, j'irai en compagnie des politiciens conservateurs de Québec ; s'ils sont parfois fringants, ils pourront du moins donner des leçons de gentillesse à leurs confrères de l'Ouest.

M. BARNARD propose le renvoi de la suite du débat. Cette motion est adoptée.

Sur proposition de l'hon. L. P. Pelletier, la Chambre lève sa séance à dix heures moins quart du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 27 novembre 1912.

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

DEPOT DE RAPPORTS.

Rapport du département de l'Intérieur, déposé par M. Roche, pour l'exercice terminé le 31 mars 1912.

Rapport du département de la Justice, déposé par M. Doherty, relativement aux pénitenciers pour le même exercice.

Rapport de la 12e élection générale pour la Chambre des communes du Canada, déposé par M. l'Orateur.

DEPOT D'UN BILL PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES COMPAGNIES.

M. SAMUEL S. SHARPE (Ontario-nord) demande à déposer un bill (n° 6) tendant à modifier la loi des compagnies.

—L'objectif de ce bill est semblable à celui que je visais dans le projet de loi dont je saisis la Chambre, il y a deux ans. Ce dernier bill après avoir été l'objet d'une première et d'une deuxième délibérations fut renvoyé devant le comité des banques et du commerce. Ce comité le renvoya devant un sous-comité composé de sept ou huit députés qui le discutèrent pendant quelques jours et lui donnèrent la forme voulue. Mais la multiplicité des affaires parlementaires à ce moment mit obstacle à plus ample délibération de cette mesure. Le projet que je présente aujourd'hui est le texte même arrêté par ce sous-comité. D'après les dispositions de ce projet, les compagnies organisées par voie de lettres patentes ou instituées législativement par le Parlement fédéral doivent tous les ans se réunir, dresser rapport et faire vérification de leurs comptabilité. Ces dispositions ne figurent pas aujourd'hui dans la loi fédérale des compagnies. Dans la plupart des provinces, les compagnies sont tenues de dresser tous les ans des rapports de leur gestion.

Le bill actuel décrète que toute compagnie autorisée par le Parlement fédéral est tenue de faire annuellement rapport touchant ses actionnaires, ses directeurs et son bureau, les actions acquittées, son actif et ses dettes; bref, tous les renseignements exigés par la loi des compagnies de l'Ontario doivent être déposés chez le secrétaire d'Etat, au bénéfice des créanciers et autres personnes tenant à s'éclairer en pareille matière. Il figure au bill d'autres dispositions de moindre importance, mais ce sont là les maîtresses dispositions. Le bill, j'espère, recevra la favorable considération de cette Chambre.

(On adopte la motion et le bill est lu pour la 1re fois.)

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. JOHN A. CURRIE (Simcoe): Monsieur l'Orateur, je désire présenter quelques observations sur une question de privilège. On m'a signalé un article paru avant-hier dans le "Globe" de Toronto et dont voici le texte:

Une question posée à M. White.

Maintenant que le Parlement est en session, le "Globe" désire encore une fois signaler au ministre des Finances une lettre publiée par John A. McCrea, secrétaire-trésorier de la "Sarnia Fence Company" touchant certaines négociations intervenues entre lui-même et le major Currie, député de Simcoe-nord aux Communes. M. McCrea affirme que le major Currie, à titre d'encouragement ou de menace, pour engager sa compagnie à envisager d'un œil favorable le projet de fusion avec un syndicat de fabricants de fil métallique pour clôtures affirma "qu'il tenait de source authentique qu'avant la fin de l'année, le Gouvernement allait rayer de la liste des articles admis en franchise le fil métallique". Lorsque le major Curris, en réponse à cette accusation, déclara que, n'étant pas membre du cabinet, il lui était impossible d'obtenir pareils renseignements de nature confidentielle; M. McCrea reprit comme suit:—

"Le major Currie figure dans la liste officielle à titre de député conservateur de Simcoe-nord au Parlement fédéral. Apparemment, le

major cherche à circonscrire le débat en donnant à entendre que nul député n'est membre du Gouvernement à moins de détenir un portefeuille dans le cabinet, et comme nous ne sommes pas politiciens, nous ignorions cette subtile distinction. Le major Curris a voulu nous intimider en affirmant qu'avant la fin de l'année, le Gouvernement frapperait d'une taxe douanière le fil métallique, ce qui donnerait aux intéressés des aciéries la haute-main sur le marché du fil métallique et que, le cas échéant, notre mort serait question de temps, bref que nous aurions tout à gagner à accepter l'offre de fusion avec le merger. Il ne cherche nullement à nier qu'il ait fait pareille assertion. A l'appui de nos affirmations, nous vous prions de consulter les journaux de Toronto du 13 juillet où il est question de la formation du merger. La compagnie impériale d'aciéries et de fil métallique, de Collingwood est la compagnie que représentait le major Currie, quand il nous fit ces déclarations. On a tenté de sérieux efforts pour organiser parfaitement ce merger. Le succès dépendra dans une large mesure des efforts tentés par les cultivateurs collectivement, par l'entremise de leurs représentants au Parlement, contre toute modification tarifaire à l'entrée en franchise du fil métallique destiné à la fabrication des clôtures.

Le ministre des Finances ne saurait se permettre de garder le silence en pareille matière, en présence de déclarations aussi précises. A aussi brève échéance que possible, il a le devoir de déclarer à la Chambre des communes que ni le major Currie, ni aucun autre député aux Communes n'a reçu de tuyau ou renseignement confidentiel touchant les prochains remaniements du tarif. La connaissance anticipée des remaniements de la loi douanière est le moyen le plus sûr et le plus rapide d'acquérir une fortune souillée. Le "Globe" ne saurait croire qu'un geste ou une parole quelconque de M. White ait pu autoriser les soupçons touchant les renseignements confidentiels que posséderait le major Currie. Homme d'honneur qu'il est, le ministre des Finances se doit à lui-même et à cette Chambre de nier explicitement les fâcheuses interprétations qu'on donnerait à cet incident du fil métallique, si le public n'est pas éclairé à cet égard.

Que la Chambre me pardonne la longueur de ces explications. L'été dernier, étant appelé à Sarnia par les affaires, je rendis visite à la compagnie de fabrication de clôtures qui fait son exploitation dans cette ville. Je rencontrai l'administrateur, M. McCrae, et un autre gentleman, son associé ou son secrétaire, dans son bureau. La compagnie dont je suis le président, la compagnie impériale de fabrication d'acier et de fil métallique, de Collingwood, ne fabrique ni clôture ni fil métallique pour fermes, et je ne suis nullement intéressé dans la fabrication du fil métallique pour clôtures. La discussion porta sur les affaires de façon générale et la question d'un droit sur le fil métallique et les clôtures de ferme vint sur le tapis. Dans l'espace de quelques mois, trois puissantes compagnies, la compagnie des aciéries de Sydney, celle des aciéries du Canada, d'Hamilton, et la Frost Fence Company, d'Hamilton, avaient respectivement commencé la fabrication du fil métallique galvanisé pour clôture de ferme, ainsi que celle du treillage en fil de fer. Le fil de fer galvanisé est admis en franchise. Mais il arriva une chose inouïe. Aussitôt que cette article commença à être fabriqué en Canada, les maisons américaines abaissèrent leurs prix de $220 et $225 le quintal, qui avaient cours depuis plusieurs années, à $160 le quintal. Leur but était de ruiner les maisons canadiennes, et non pas d'avantager les cultivateurs. Voilà pourquoi la clôture est bon marché cette année.

Je déclarai que si les petites compagnies ne fusionnaient pas pour fabriquer leur treillage métallique, elles seraient forcées de cesser leur exploitation, par suite de la ruineuse concurrence qu'elles avaient, paraît-il, subie au cours de l'été dernier. J'affirmai que, l'été dernier, les compagnies d'aciéries du Canada avaient songé à demander au Gouvernement d'imposer un droit sur le fil galvanisé pour clôtures, mais qu'elles s'étaient bornées à demander l'imposition d'un droit sur la fonte en gueuses et que, sans doute, d'après les renseignements privés qu'on m'avait donnés, elles présenteraient leur demande à la prochaine session du Parlement. Ce renseignement, je le tenais non pas du Gouvernement ou d'un membre du cabinet, mais d'un banquier qui a l'oreille des compagnies.

La compagnie dont je suis le président est la plus puissante compagnie indépendante s'occupant de fabrication de fil métallique au Canada. Nous ne faisons partie d'aucun merger ni d'aucune coalition commerciale. Nous avons toujours été partisans de la libre concurrence. Nous fabriquons de 50 tonnes de fil métallique par jour et employons plus de deux cents ouvriers d'élite. Ainsi, le fil métallique pour épingles de toilette, celui utilisé dans la reliure et les matelas à ressorts ne s'importe plus exclusivement de Grande-Bretagne ou des Etats-Unis; mais une notable partie de ce fil se fabrique dans nos usines, par des ouvriers canadiens.

La compagnie de fabrication de clôtures de Sarnia achète tous les jours environ trois tonnes de fil galvanisé fini de qualité inférieure et de bas prix, fabriqué aux Etats-Unis, l'importe au pays et le fait fabriquer dans des métiers inférieurs dirigés par quelques jeunes garçons. Voilà qui doit édifier la Chambre sur l'importance relative des deux compagnies et leur valeur au point de vue de la vie industrielle du pays.

M. l'ORATEUR: L'honorable député s'écarte quelque peu des bornes permises. Le règlement permet au député de faire l'exposé de son affaire, et il doit se borner à une simple dénégation ou explication, sans argumenter.

M. CURRIE: Je regrette infiniment d'abuser de la patience de cette Chambre;

mais le "Globe" et autres journaux libéraux m'ayant attaqué, il ne me reste d'autre moyen de justification que des explications quelque peu volumineuses.

Peu après ma visite à Sarnia, M. McCrae, de la compagnie de fabrication de clôtures de Sarnia, lança sa fameuse circulaire verte. Je constatai alors qu'il avait l'habitude de lancer des circulaires touchant ses concurrents et de s'en servir dans un but de réclame, comme il l'a fait à mon égard. Il était coutumier du fait. Naturellement, comme j'étais un homme public, il usa et abusa de mon nom, ne se gênant nullement pour tronquer mes paroles. J'étais réellement réduit à l'impuissance. Si je niais ce qu'il avançait, je savais qu'un homme assez dépourvu de scrupules pour lancer contre ses concurrents des circulaires comme celles qu'il avait publiés par le passé, tout comme contre moi, ne reculerait devant rien. Il avait son secrétaire à ses côtés, quand je lui fis visite, tandis que j'étais seul. Je ne répondis, ni dans l'affirmative ni dans la négative, à ses assertions, préférant lui laisser toute la latitude possible, bien convaincu qu'en dernière analyse ses mensonges finiraient par le perdre. C'est ce qui arriva. Il se trouva en mesure d'obtenir de la réclame gratuite du "Grain Growers Guide", journal qui, soit dit en passant, est le grand organe des industriels américains au Canada et ne recule devant rien, quand il s'agit de représenter sous un faux jour les Canadiens qui ont à cœur la prospérité de leur pays.

Dans la lettre publiée dans le "Grain Growers Guide" il gâte toute son affaire. Dans sa première lettre, qui avait été préparée avec une certaine habileté, il dit à mon sujet:

Il a déclaré en outre que grâce à sa situation de membre du Parlement, il avait des renseignements confidentiels qui lui permettaient de dire qu'avant la fin de la présente année le Gouvernement allait supprimer l'entrée en franchise du fil de fer employé dans les clôtures des champs et l'imposer d'un droit de douane, qui donnerait au merger la facilité d'augmenter ses profits dans la manufacture des clôtures, et que lui-même, en complétant ce merger, serait à même d'en profiter.

Nous ne sommes pas en état de dire si le major J. A. Currie jouit ou ne jouit pas de la confiance du Gouvernement, mais il semble croire qu'il en jouit, et si lui-même ou une autre personne pouvait convaincre le Gouvernement qu'il faut imposer un droit sur les fils de fer de différentes grosseurs employés dans la fabrication des clôtures, le résultat serait le même, vous auriez à payer la note. Le jour même où aura lieu ce changement de droit, le prix des clôtures devra s'élever. Pensez-vous qu'il soit juste que tous les fermiers du Canada soient spécialement taxés pour que le major J. A. Currie et ses collègues puissent profiter à vos dépens?

C'est là ce qu'il dit dans le "Grain Growers Guide". Veuillez remarquer la différence.

M. CURRIE.

D'après la déclaration du major Currie, député de Simcoe-nord au Parlement canadien, faite à la Sarnia Fence Co., et disant qu'en sa qualité de membre du Gouvernement il avait des renseignements confidentiels lui permettant d'affirmer qu'avant la fin de la présente année le Gouvernement allait supprimer l'entrée en franchise du fil de fer employé dans les clôtures des champs...

Vous remarquerez qu'il a dit d'abord que j'étais un membre du Parlement et qu'en second lieu il a eu la hardiesse de dire que j'étais membre du Gouvernement. (Exclamation à gauche.)

M. CURRIE: Je ne suis pas comme quelques honorables membres de l'opposition qui se sont assis pendant plusieurs années sur les marches du ministère et qui ont frappé à la porte sans pouvoir y entrer. Je n'ai jamais frappé à la porte de mon chef pour lui demander aucune faveur personnelle.

En réponse à la lettre qui a paru dans le "Grain Growers Guide", j'ai déclaré ce qui nelle.

Premièrement, chacun sait que je ne suis pas membre du Gouvernement, comme le dit votre correspondant, par conséquent je ne pouvais pas avoir des renseignements confidentiels sur les intentions du Gouvernement, et même si j'en avais obtenus, je n'aurais pas été assez simple pour les publier à la ronde.

En toute justice n'aurait-il pas dû vous venir à l'esprit que votre correspondant essayait d'obtenir à bon compte de la publicité pour ses clôtures, aux dépens de votre journal, ainsi que d'autres personnes et de la vérité?

Je n'ai pas le désir de continuer à m'occuper de cette question, sauf pour dire quelques mots de la compagnie de M. McCrae afin de montrer l'injustice de ses attaques à mon endroit. M. McCrae qui prétend être le grand bienfaiteur du cultivateur, a débuté dans les affaires, d'abord à Port-Huron où il n'a pas réussi beaucoup; aussi, il ouvrit par la suite une succursale à Sarnia et fit passer quelques-uns de ses ouvriers et une partie de son outillage au Canada. Si quelqu'un veut fabriquer du fil à clôture pour le Canada, la meilleure place pour le faire, c'est au Canada. Je ne remarque pas qu'il demande au Gouvernement de supprimer le droit sur la clôture en treillage qu'il fabrique.

Quelques DEPUTES: A la question.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député abuse absolument de son privilège en vertu des règles qui nous régissent et j'espère qu'il se bornera à la question qui est soumise à la discussion.

M. CURRIE: Je comprends parfaitement votre désir, monsieur l'Orateur, de voir chaque membre de la Chambre traité avec équité. Je constate aussi que les honorables députés de l'opposition s'efforcent par tous les moyens possibles d'étouffer mes explications.

Quelques DEPUTTS: Non! non!

M. CURRIE: Je n'ai jamais encore entendu interrompre de cette manière un de nos collègues donnant des explications à la Chambre. Je m'efforcerai de montrer comment il était impossible que je fasse ce dont m'accuse M. McCrae. On pourrait s'imaginer en lisant ses lettres et l'article du "Guide" que je cherchais à faire imposer un droit sur le fil à clôture qu'il vend aux agriculteurs du Canada et que si ce droit était appliqué, le prix du fil de fer augmenterait.

En réalité, M. McCrae achète son fil de fer aux Etats-Unis et le fait entrer en franchise au Canada. Au moment précis où il le manufacture en mailles, grâce à un procédé très simple, il reçoit une protection de 15 pour 100 contre les produits similaires d'Amérique. Si un droit de 10 pour 100, par exemple, était appliqué sur son fil et que le droit sur les clôtures en mailles restait à 15 pour 100, comment cela pourrait-il affecter le prix des clôtures en mailles? Si le prix était augmenté de plus de 15 p. 100 ne pourrait-on pas importer du fil à clôture?

On ne fait pas actuellement de fil de fer barbelé au Canada, mais le prix est plus élevé qu'au temps où il s'en fabriquait. C'est la même chose pour le pétrole et la ficelle d'engerbage. M. McCrae ne signale dans aucune de ses lettres qu'il jouit d'une protection de 15 pour 100 et je ne remarque pas qu'il m'accuse de désirer faire disparaître ce droit de 15 pour 100 dont il jouit maintenant. Le seul ennui avec lui, c'est qu'il ressemble à la plupart des autres manufacturiers libéraux, ils veulent profiter eux-mêmes de tous les droits, ils ne veulent pas les partager avec les ouvriers canadiens.

Je ne profite pas, monsieur l'Orateur, de ma situation de député pour parler à M. McCrae et je ne cherche pas à l'influencer pour le faire entrer dans une coalition. Il n'a pas été formé de coalition, aucune offre avantageuse ne m'a été faite par lui pour entrer dans une coalition et je ne lui ai rien dit ou rien laissé entendre qui puisse lui faire croire que le ministre des Finances ou tout autre membre du Gouvernement m'avait donné le renseignement qu'un droit serait ou ne serait pas imposé sur le fil de fer. Je n'ai demandé à aucun membre du Gouvernement d'imposer un droit quelconque sur le fil de fer à clôture et je n'ai aucune communication quelconque avec des ministres à ce sujet. Ce qui serait préférable, c'est que le "Globe" commence à me faire de la morale quand il aura payé les $25,000 qu'il doit à l'Etat pour des timbres depuis la dernière élection.

RECLAMATIONS POUR TRAVAUX SUPPLEMENTAIRES A L'ECLUSE D'ASCENSION HYDRAULIQUE DE PETERBOROUGH.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Avec la permission de la Chambre je demanderai au ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) s'il est vrai, comme j'en ai reçu l'assurance, que la forte réclamation pour travaux supplémentaires dépendant de l'entreprise de l'écluse d'ascension de Peterborough est sur le point d'être payée à MM. Corry et Laverdure, entrepreneur d'Ottawa. Cette réclamation a été soumise par le gouvernement précédent à l'examen de M. Collingwood Schreiber qui a refusé d'en reconnaître le bien fondé et on m'informe que cette réclamation sera payée. Si c'est exact, le montant sera-t-il inscrit au budget selon la manière ordinaire ou sera-t-il payé à même un fonds général du ministre des Chemins de fer et Canaux?

L'hon. F. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et Canaux): Aucune décision n'a été prise à ce sujet. Je me suis occupé quelque peu de la question, mais je n'ai pris encore aucune résolution. Si la réclamation devait être payée, naturellement le montant devrait être voté par la Chambre.

LES DROITS DE CIRCULATION SUR L'INTERCOLONIAL.

L'hon. H. R. EMMERSON: Je voudrais demander à l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) un renseignement relatif à une note parue dans les journaux de l'Est au sujet de l'octroi de droits de circulation accordés au Pacifique-Canadien sur l'Intercolonial et aussi de l'extension de privilèges accordés à certaines compagnies de messageries. Voici la note:

> On annonce de source qui paraît assez sérieuse, qu'après le nouvel an le Pacifique Canadien aura le droit de circuler sur l'Intercolonial et que la Dominion Express Company s'installera dans l'est de la Nouvelle-Ecosse, le Cap-Breton, l'île du Prince-Edouard et la partie nord du Nouveau-Brunswick.

Des arrangements ont-ils été conclus avec le Pacifique-Canadien au sujet de droits de circulation à partir du 1er janvier prochain ou à quelque autre époque et de nouveaux privilèges ont-ils été accordés ou se propose-t-on d'en accorder à la Dominion Express Co. sur l'Intercolonial autres que ceux dont elle jouit maintenant? Dans ce cas, a-t-il été donné en échange, par le Pacifique-Canadien, qui contrôle la Dominion Express Company, les mêmes privilèges aux autres compagnies de messageries dans les Provinces maritimes ou l'ouest du Canada?

M. l'ORATEUR: Cette question fait partie de celles qui doivent être inscrites au Feuilleton. Elle tombe sous l'application des règles à cet effet.

M. EMMERSON: C'est une question du plus haut intérêt pour la population des Provinces maritimes. Si j'inscris un avis au Feuilleton, il ne pourra pas y avoir de réponse avant quelques jours et j'ai deman-

dé l'indulgence du ministre, autrement j'aurais certainement donné avis. Peut-être que le ministre pourrait répondre à la question aussitôt que cela lui sera possible.

M. l'ORATEUR: La note dit que l'arrangement ne sera pas mis en vigueur avant le 1er janvier, par conséquent, il ne me semble pas très urgent qu'une réponse soit donnée immédiatement.

M. COCHRANE: Aucun arrangement n'a encore été conclu relativement aux droits de circulation. Quant à la compagnie de messageries, c'est exact. La Dominion Express Company a la même entente que le Grand-Tronc avait avec l'Intercolonial.

M. EMMERSON: Le ministre voudrait-il répondre à cette partie de la question demandant si le Pacifique-Canadien accordera les mêmes privilèges sur ses lignes aux autres compagnies de messageries dans les Provinces maritimes?

M. COCHRANE: J'ai répondu à cela complètement en disant qu'il avait la même entente que le Grand-Tronc.

Sir WILFRID LAURIER: Ce n'est pas du tout une réponse.

TRANSPORT GRATUIT DU FOIN SUR L'INTERCOLONIAL

M. CHISHOLM (Antigonish): Le ministre des Chemins de fer et des Canaux voudrait-il dire si une décision a été prise relativement à la demande de certains agriculteurs de l'est de la Nouvelle-Ecosse pour obtenir le transport gratuit du foin sur l'Intercolonial?

M. l'ORATEUR: Je crois que c'est encore une de ces questions qui devraient être inscrites au Feuilleton.

Le très hon M. BORDEN: Cette question est-elle inscrite sur l'ordre du jour?

M. CHISHOLM (Antigonish): Il y a urgence.

L'ORATEUR: Si la question a été inscrite sur l'ordre du jour, elle ne peut pas être posée maintenant. Le règlement interdit cette procédure.

L'ORGANISATION DES COMITES.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Quand se propose-t-on de convoquer le comité spécial chargé de former les comités permanents?

Le très hon. M. BORDEN: Ce n'est pas la coutume de réunir ce comité avant que l'adresse en réponse au discours du trône soit votée. C'est la réponse que j'ai reçue de mon très honorable ami dans une occasion antérieure.

Sir WILFRID LAURIER: En effet.

M. BORDEN: Si rien dans le règlement ne s'y oppose, personnellement, je n'ai aucune objection à ce que ce comité soit convoqué immédiatement.

Sir WILFRID LAURIER: C'est en effet l'attitude que j'ai prise par le passé, mais je crois me rappeler que mon honorable ami était d'une opinion contraire. Je constate avec plaisir qu'il a décidé de suivre la coutume établie par l'ancien Gouvernement.

M. BORDEN: Tant que nous nous bornerons à suivre l'exemple de l'ancien Gouvernement sur des questions d'aussi peu d'importance, je suis certain que nous nous en tirerons très bien.

Sir WILFRID LAURIER: Sur les questions de peu d'importance comme sur les autres.

SUITE DU DEBAT SUR L'ADRESSE.

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de M. Rainville, à l'effet qu'une adresse soit votée à Son Altesse Royale, le Gouverneur général, en réponse au discours qu'il a prononcé à l'ouverture de la session et sur le projet d'amendement déposé par sir Wilfrid Laurier.

M. G. H. BARNARD (Victoria) (C.-A.): Monsieur l'Orateur, je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat et je n'aurais pas demandé la parole n'eussent été certaines remarques faites par l'honorable chef de l'opposition pendant la séance de lundi dernier.

Je n'ai aucun doute que tous les membres de cette Chambre, sans distinction de parti, se réjouissent de l'extraordinaire prospérité du pays. Dans la circonscription électorale que j'ai l'honneur de représenter, cette prospérité dépasse tout ce qui s'est vu par le passé; et tout indique qu'elle se maintiendra et ira en augmentant. Les recettes des bureaux de poste et des bureaux de douane accusent des excédents comme nous n'en avons jamais eus. Le nombre des navires engagés dans la navigation trans-océanique et le cabotage a tellement augmenté que les ports et les quais de la province sont menacés de devenir insuffisants.

En prévision du prochain parachèvement du canal de Panama, toutes les semaines des représentants des grandes compagnies de transport dt l'Europe viennent étudier le terrain et prennent des dispositions pour commencer leurs opérations aussitôt que le canal sera ouvert au trafic. Il me fait plaisir de constater que le Gouvernement actuel s'est rendu compte de l'importance de nos ports sur le Pacifique et s'est montré disposé à contribuer à leur amélioration.

A titre de représentant de la Colombie-Anglaise, je n'ai pas besoin de dire avec

quelle satisfaction j'ai entendu le passage du discours du trône qufi a trait à la défense navale. Je ne discuterai pas cette question aujourd'hui, car j'espère avoir bientôt l'occasion de faire connaître à la Chambre les sentiments de mes commettants sur ce sujet. Je dirai cependant à l'honorable premier ministre qu'en ce qui concerne les habitants de la Colombie-Anglaise, il n'a pas à craindre de pêcher par excès de générosité. Il ne peut pas faire trop pour plaire à cette province.

Je regrette que la situation ne soit pas aussi favorable en ce qui concerne nos défenses sur terre. Depuis un certain nombre d'années on n'a pas accordé à cette question l'attention qu'elle aurait dû recevoir. Depuis que les troupes impériales ont été retirées d'Esquimalt, et depuis que le Gouvernement a pris à sa charge la défense des côtes, la garnison a été réduite de 500 ou 600 à 100 hommes. Je suis bien prêt à admettre qu'un soldat canadien vaut un soldat anglais, et peut-être un peu plus, mais je crois qu'il y aurait de l'exagération à prétendre qu'un soldat canadien vaut cinq soldats anglais.

Les fortifications d'Esquimalt ne sont qu'à deux ou trois milles de la capitale de la Colombie-Anglaise où sont conservés des documents d'une valeur inappréciable. Esquimalt est fortifiée. Je crois qu'en vertu du droit international, une ville fortifiée peut être bombardé par une force ennemie, mais qu'il est contraire aux règles du droit international de bombarder une ville ouverte. S'il en est ainsi, la capitale de la Colombie-Anglaise qui est comprise dans ma circonscription électorale a le désavantage de posséder tout juste assez de fortifications pour être considéré comme une ville fortifiée et, cependant, elle n'est pas en état de se défendre. Pour cette raison, je rappellerai au ministre de la Milice que ces fortifications sont plutôt une menace qu'une protection et qu'il est de son devoir, d'entreprendre au plus tôt, les travaux nécessaires à la défense, sur ce point du pays.

Je me permettrai quelques observations au sujet d'une remarque faite par l'honorable chef de l'opposition, concernant une élection partielle qui a eu lieu dans le comté de Richelieu, il y a quelques semaines. Sur un ton quelque peu théâtral, il a reproché au ministre des Travaux publics d'avoir voulu corrompre les électeurs, en leur promettant certains travaux d'utilité publique. Je suppose que mon honorable ami condamne plutôt les termes dans lesquels ces promesses ont été faites que les promesses elles-mêmes ou les effets qu'elles auraient pu avoir. Si j'en crois certaines opinions émises par mon très honorable ami dans des élections antérieures, il aurait été moins offusqué de la conduite du ministre des Travaux publics si ses promesses avaient été faites dans un langage biblique. A la page 163 de la "Canadian Annual Review" de 1911, on trouvera un compte rendu de la dernière élection générale, par M. Castell Hopkins, et voici ce qu'il dit d'un discours prononcé par l'ex-premier ministre, à Sainte-Julienne, dans la province de Québec:

> Ce discours est remarquable surtout par une citation de l'Ecriture sainte, le Gouvernement libéral ressemble au royaume des cieux, "demandez et vous recevrez". Aux électeurs de Saint-Donat qui demandent le prolongement du chemin de fer de Rawdon, je dis "Demandez et vous recevrez". Ce chemin devra être construit pour relier Montréal au Transcontinental.

Je dis donc que si l'honorable ministre des Travaux publics s'était servi d'un langage biblique pour promettre un chemin de fer de halage, l'honorable chef de l'opposition n'aurait eu que peu d'objections à faire. En entendant les phrases indignées avec lesquelles le chef de l'opposition reprochait au ministre des Travaux publics sa conduite dans l'élection de Richelieu, j'en pouvais à peine croire mes oreilles. Je ne concevais pas que ce fût le chef du parti libéral qui fît preuve d'une pareille indignation, à propos d'une question de cette nature. Il crie à la corruption, ou plutôt, à une tentative de corruption, et prétend que son candidat n'a pas obtenu justice. Voici en quels termes il dénonce le ministre des Travaux publics:

> Je traduis le ministre des Travaux publics à la barre du Parlement et je l'accuse d'avoir cherché à corrompre les électeurs de Richelieu.

Je ne suis qu'un simple membre du Parlement et un humble partisan du premier ministre. J'ignore au juste quel peut être l'effet d'une pareille mise en accusation, mais cela me paraît très grave. Tout ce que je puis dire, c'est qu'en me servant du même langage, je traduis le chef de l'opposition à la barre du Parlement et je l'accuse d'avoir cherché à corrompre les électeurs de la ville de Victoria, pendant l'élection générale de 1911. Mon honorable ami ajoutait:

> J'en prends à témoin un membre de cette Chambre, l'honorable député de Charlevoix.

A mon tour, j'en prends à témoin un membre de cette Chambre, l'honorable député de Saint-Jean (N.-B.), ministre des Travaux publics dans l'ancien ministère. J'en prends aussi à témoin, l'honorable M. Templeman, qui n'est plus, hélas! membre de cette Chambre. Le chef de l'opposition apporte à l'appui de son accusation un extrait du journal la "Patrie" qu'il appelle un journal ministériel. Pour appuyer mon accusation je citerai un extrait du "Daily Times", l'organe personnel de l'honorable M. Templeman et du parti libéral à Victoria. Quels sont les faits? A la veille de l'élection de 1911, le jour fixé pour l'appel nominal des candidats, le 14 septembre 1911, le télégramme suivant était publié

dans le "Daily Times" de Victoria, le journal de l'honorable M. Templeman, candidat libéral dans Victoria:

Victoria (C.-A.), 9 septembre 1911.
L'honorable W. Pugsley, Saint-Jean (N.-B.).
J'ai l'intention de publier une lettre aux électeurs, dans laquelle je déclare que le Gouvernement fera de Victoria un port de première classe, en construisant des brise-lames et en creusant le port intérieur et le port extérieur, à une profondeur suffisante pour y admettre tous les navires. Le coût de ces travaux, d'après les calculs de M. Keefer, sera d'environ $2,000,000 pour les brise-lames et d'environ $1,000,000 pour le creusage du port, soit une dépense annuelle d'environ $500,000. Ces travaux projetés ont été approuvés depuis des années et les travaux exécutés depuis huit ans avaient en vue le résultat indiqué ci-haut. Au train dont vont les choses actuellement, il faudra vingt ou trente ans pour accomplir, ce qui devrait être fait en trois ou quatre ans. L'ouverture du canal de Panama, dans trois ans, fait de ces travaux une nécessité nationale. Je serais heureux de recevoir de vous une corroboration de ce qui précède.
WILLIAM TEMPLEMAN..

M. PUGSLEY: Je vois avec plaisir que ces travaux sont en marche.

M. BARNARD: Ils devraient être terminés depuis plusieurs années. On peut trouver extraordinaire que ce ne soit qu'à la veille de l'élection que l'honorable M Templeman se soit avisé de l'urgence de ces travaux.

Voici la dépêche reçue de l'honorable William Pugsley, dans le temps ministre des Travaux publics:

Montréal (P.Q.), 10 septembre 1911.
L'honorable Wm Templeman, Victoria (C.-A.).
Reçu votre dépêche du 9 courant se rapportant aux travaux d'amélioration au port de Victoria. Lors de mon passage en votre ville. . .

Je fais observer, à ce propos, que cette visite avait eu lieu deux ans avant que cette dépêche ne fût écrite.

Lors de mon passage en votre ville, j'ai étudié à fond la situation et j'ai été impressionné de la nécessité urgente d'exécuter les travaux d'améliorations que vous avez recommandés; j'appuierai de tout cœur le projet mentionné dans ladite dépêche.
WILLIAM PUGSLEY.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question?

M. BARNARD: Certainement.

M. PUGSLEY: Cette dépêche contient-elle un seul mot laissant entendre que l'exécution de ces travaux d'amélioration à Victoria dépendait du verdict rendu par les électeurs, qu'on ne les ferait pas si les électeurs n'appuyaient pas le Gouvernement?

M. BARNARD: Non, mais nous connaissons des faits et il nous est très facile de tirer la déduction qu'ils comportent. Il est établi que le contenu de cette dépêche a été connu le jour de l'appel nominal; que l'honorable M. Templeman a annoncé à l'honorable M. Pugsley une semaine avant le scrutin, qu'il se proposait de publier un manifeste aux électeurs et de demander l'exécution de ces ouvrages. J'ignore si l'honorable M. Templeman avait déjà été à même de constater le cas qu'il fallait faire des promesses du ministre des Travaux publics de ce temps-là, mais il semble qu'il entretient des doutes à ce propos. Quoi qu'il en soit, M. Templeman pouvait ne pas trop compter sur cet engagement du ministre des Travaux publics d'alors; peut-être aussi ce dernier s'imaginait-il que ces promesses satisferaient les électeurs de la ville de Victoria, ou bien les honorables MM. Pugsley et Templeman se leurraient-ils de l'idée que la promesse du ministre des Travaux publics n'avait pas directement pour but d'influencer grandement le verdict des électeurs intéressés. Toujours est-il que le 12 septembre, deux jours plus tard, l'honorable M. Pugsley adressait une autre dépêche ainsi conçue:

Saint-Jean (N.-B.), le 12 septembre 1911.
W. Templeman, Victoria, C.-A.
J'ai envoyé dépêche après entrevue avec sir Wilfrid.
W. PUGSLEY.

M. PUGSLEY: Très bien: un énoncé de la politique ministérielle. Cela est bien différent de l'affaire de Richelieu.

M. BARNARD: On peut en dire autant de la division électorale que représente ici l'honorable chef de la gauche et de sa sincérité lorsqu'il attaque l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers) à propos de l'élection de Richelieu. Apparemment, le Gouvernement libéral faisait œuvre méritoire en promettant l'exécution de travaux publics à la veille d'une élection, mais cela devient un crime politique qu'il faut condamner à tout prix lorsqu'un Gouvernement conservateur se mêle de faire une promesse semblable. D'après la théorie prônée par le très honorable chef de la gauche, lorsqu'un Gouvernement conservateur ose se permettre d'agir en cette façon, il veut corrompre les électeurs, mais si une administration libérale accomplit un acte de cette nature, elle joue partie franche et louable. Mais, monsieur l'Orateur, si, tel que l'honorable chef de la gauche l'allègue, on a corrompu les électeurs de certaines divisions du Canada grâce à des promesses de toute nature, je dis qu'on n'en doit pas imputer le blâme au parti conservateur. Nous n'avons pas besoin de retourner bien loin en arrière pour trouver des cas d'actes odieux commis par les fidèles du parti libéral; sans entrer dans les détails, je pourrais rappeler les dessous des transactions

qui se rattachent au cas du canal de Newmarket et à celui du fameux quai de bran de scie et qui ont illustré l'ancienne administration. Les honorables membres de la gauche vont-ils prétendre que ces transactions ont rapporté des bénéfices au trésor public? Je n'aime pas me servir de l'argument "ad hominem" et je condamne tout ce qui a pour but d'influencer à tort et par des procédés inavouables le verdict des électeurs, mais j'affirme que si, au cours de ses pérégrinations dans cette vallée de larmes le diable se trouve quelquefois obligé de se battre contre le feu, il n'a pas à se plaindre, car ses protestations sont mal venues dans sa bouche.

M. THOMAS MacNUTT (Saltcoats): Monsieur l'Orateur, je m'étais proposé de parler assez longuement des accusations portées et répandues par tout le Canada et allant à dire que le gouvernement de la Saskatchewan avait remporté les élections provinciales grâce à la corruption, mais vous avez décidé que cette question n'est pas présentement soumise à la Chambre et qu'un membre de cette dernière ne peut la soulever en l'occurrence présente. On me permettra, toutefois, d'affirmer, puisque j'ai pris part à cette lutte et que j'en connais quelque chose, que les élections de la Saskatchewan ont été remportées par le parti libéral, grâce au vote des électeurs britanniques de cette province et à cause de deux points en particulier: on a reconnu en premier lieu le mérite de l'administration Scott et ensuite les électeurs, en général, ont mieux aimé conserver un gouvernement favorable à un marché plus étendu et à un abaissement du tarif, que s'en donner un qui eût été composé d'adversaires de cette politique qu'approuve la très grande majorité de l'électorat de cette province.

M. Haultain qui, suivant son habitude, accepte la défaite ainsi qu'un homme doit le faire, a reconnu la vérité que j'avance. Il a déclaré après ces élections, qu'il avait espéré remporter la victoire cette fois-là, mais qu'il avait constaté un sentiment si prononcé en faveur de la réciprocité, qu'il avait fini par perdre jusqu'à l'espoir de réussir. Mais je ne puis me permettre ces dissertations, si je comprends bien votre décision, monsieur l'Orateur.

Je tiens, toutefois, à revendiquer l'honneur du nom d'un de mes amis qu'on a maltraité et qu'on a envoyé en prison. Je veux parler de M. J. J. Sullivan. L'emprisonnement honore quelquefois celui qui en est la victime. Dans la mère patrie les suffragettes sont de cet avis, persuadées qu'elles suivent le droit chemin. Je crois moi-même que M. Sullivan a été emprisonné sans motif suffisant. On n'a pas prouvé la moindre accusation contre lui et on a fini par le déporter véritablement du Manitoba. Ce dernier ne croit évidemment pas que tous doivent travailler de concert en vue d'atteindre un but commun, puisque, si quelqu'un pénètre dans cette province et que le gouvernement ne trouve pas cela de son goût, les ministres provinciaux se contentent de ramener cette personne à la frontière et de lui refuser l'accès de leur territoire. Si l'on a l'intention de mettre ce système en pratique, m'est avis que le Gouvernement devrait réserver une partie du territoire du Manitoba septentrional à l'usage des ministres manitobains d'aujourd'hui qui pourraient en faire une seconde Sibérie.

Le comité exécutif de l'organisation siégeant à Winnipeg se composait de M. Edward Brown, ci-devant chef du parti libéral du Manitoba, de M. Fowler, citoyen des plus éminents et des plus estimés de Winnipeg, et de M. E. D. Martin, qui compte dans la même catégorie et qui est peut-être mieux connu ici comme étant le frère de l'ex-représentant de la ville de Winnipeg en cette Chambre. Ces trois personnes formaient ce qu'on appelait le comité Richardson. On a dit que ces étrangers de la Saskatchewan s'étaient imposés aux électeurs de Macdonald. Je crois que les quelques personnes étrangères qui formaient partie de ce comité n'avaient fait que répondre à l'invitation formelle du comité dont je viens de parler. On m'a demandé de passer quelque temps à cet endroit, mais je n'ai pu y demeurer qu'une semaine, à mon grand regret, car M. Richardson se faisait le champion de ce que je croyais juste et qui représentait de meilleurs marchés pour les cultivateurs de l'Ouest, le développement de cette partie du pays et une diminution du tarif.

J'ai dû quitter mon poste au cours de la semaine qui précéda le scrutin. J'arrivai à Winnipeg lundi matin, le 30 septembre; les membres du comité me demandèrent de me rendre jusqu'à Carman prêter mon concours à l'organisation de la campagne à cet endroit où l'on comptait neuf bureaux de votation. J'ai obtempéré à cette requête et je me suis rendu à Carman où demeure sir Rodmond Roblin et qui est le centre du district. Cela demandait, ce me semble, un certain courage de ma part de me rendre à l'endroit où se tenaient les quartiers-généraux de M. Roblin. Quelques jours plus tard, et à ma grande surprise, je l'avoue, je rencontrai M. J. J. Sullivan. Ce dernier me dit qu'il avait répondu à l'invite du même comité. Je n'ai pas pu connaître ce qu'il faisait, puisque je prononçais des discours dans une partie de cette division électorale, alors qu'il faisait de même ailleurs.

Le samedi soir je pris le train pour revenir par chez moi. M. Sullivan préféra passer le dimanche à Winnipeg et, pour ce faire,

il s'est embarqué sur le train à bord duquel je me trouvais. C'est la dernière fois que je l'ai vu. Cependant, j'ai constaté qu'on l'avait mis en état d'arrestation à son retour à Carman, sous l'accusation vague d'avoir, en recourant à la fraude, induit des électeurs à voter en faveur de M. R. L. Richardson. Il y a déjà quelques années que je connais M. Sullivan. Il a pris beaucoup d'intérêt aux luttes politiques en faveur des libéraux, à tel point que dans mon propre district on le choisit pour remplir la fonction de vice-président de l'association libérale. Etant donné qu'il était reconnu en qualité d'organisateur électoral, j'ai été très heureux moi-même de retenir ses services il y a un an. Ils sont rares les membres de cette Chambre qui peuvent se targuer de faire une organisation quelconque sans en confier le soin à quelques amis politiques. M. Sullivan a agi durant quelques semaines en qualité d'organisateur du district de Saltcoats; je n'ai jamais entendu dire qu'il avait tant soit peu lésé la justice et la loi.

Le vendredi de cette semaine dont je parle, sir Rodmond Roblin arriva à Carman où nous nous trouvions alors M. Sullivan et moi. Je me tenais en face de la salle de comité quand j'entendis un bruit insolite. Plus tard j'ai constaté que c'était sir Rodmond Roblin qui avait occasionné ce tumulte. Il avait trouvé nos noms dans le registre et il les annonçait au diapason suraigü de sa voix. C'est ce soir-là qu'il revint à Winnipeg où il accorda une entrevue à un journaliste. Je pourrais répéter des extraits qu'on a déjà lus à la Chambre, mais je ne crois pas que l'on ait cité celui-ci:

Je tiens à faire cette autre déclaration, non seulement aux électeurs de Macdonald, mais encore à la population du Manitoba, qu'au cours de mes 31 années de vie publique. Je n'ai jamais vu une bande de voleurs et de corrupteurs politiques envahir une division électorale comme il s'en trouve une dans Macdonald à l'heure qu'il est. . . Cette bande nous vient de la province de la Saskatchewan.

Il est heureux que notre ex-ministre de l'Intérieur ne vienne pas de cette province et qu'on ne puisse le compter au nombre des membres de cette troupe.

Cette province nous a, semble-t-il, envoyé tout ce régiment de corrupteurs politiques qui semblent s'être installés en permanence à la Saskatchewan.

On y voit des membres de la législature de la Saskatchewan. Des individus qui ne peuvent prononcer six phrases passables au point de vue de la grammaire et qui ne possèdent la moindre teinte de ce qui donne de la grâce ou de la dignité même à de simples moissonneurs, inondent le comté et tendent d'organiser la débauche et la corruption en pratique autant qu'ils le peuvent faire, à l'endroit des électeurs honnêtes et intelligents de Macdonald. Carman semble avoir été choisi pour être le centre

M. MacNUTT.

de cette organisation. Le chef apparemment est, autant que je puis le savoir, un individu que l'on désigne sous le nom de Sullen, un nom fictif probablement. . . .

J'ai donné à la police provincale l'ordre de mettre ces individus en état d'arrestation; ils seront mis en prison dès qu'ils tenteront d'exécuter le travail qu'on les a envoyés faire ici; je tiens à dire que parce qu'on est député ou ex-député, dans la Saskatchewan, comme partout ailleurs, cela n'empêchera pas la justice de suivre son cours.

J'eus assez de chance pour ne pas être arrêté, car bien que n'étant pas membre de la législature, je me trouvais là. M. Sullivan fut arrêté le lundi suivant. Dans l'interview dont je viens de donner lecture, sir Rodmond Roblin parle de "hordes" de propagandistes politiques. Il m'a toujours semblé que le mot "horde" signifie un grand nombre. Mais nous étions les seuls citoyens de la Saskatchewan, M. Sullivan et moi, dont on avait retenu les services pour cette semaine-là et pour travailler au succès de M. Richardson. Où sont donc les hordes dont parle sir Rodmond Roblin? Et des quatre personnes que l'on arrêta, trois étaient du Manitoba même, M. Sullivan étant le seul citoyen de la Saskatchewan que l'on ait mis en état d'arrestation, et encore l'a-t-on fait au moment où il soutenait une bonne cause. Le samedi soir, j'accordais à un représentant de journal une interview dont je vais me permettre de donner lecture:

Thos MacNutt, député de Saltcoats, qui était de passage en ville samedi soir et s'en retournait chez lui après avoir passé une semaine aux environs de Carman dans l'intérêt du candidat indépendant, s'est exprimé en termes irrités au sujet d'une interview dans laquelle sir Rodmond Roblin parle de "bandes de voleurs et de bandits" de la Saskatchewan venus dans la circonscription où ils exercent leur activité parmi les batteurs de grain. Dans cette interview, sir Rodmond menace de faire arrêter divers personnages, fussent-ils membres du Parlement fédéral ou de la législature provinciale.

"Comme j'ai passé quelques jours dans le district de Carman" dit M. MacNutt, "et que j'ai adressé la parole à diverses réunions auxquelles assistaient de nombreux batteurs; et comme je me suis aussi, au cours de mon travail, transporté auprès de différentes équipes de batteurs, sir Rodmond me considère peut-être comme faisant partie de la "horde".

"Ce que j'ai pu constater de mes propres yeux", ajoute-t-il, "me permet de dire que le courant de l'opinion est certainement favorable au candidat indépendant, qui s'est constitué le champion des revendications et des besoins des cultivateurs. Nombre de conservateurs qui, aux élections générales, soutinrent leur parti, bien qu'ils fussent en faveur de la réciprocité commerciale, n'hésiteront pas, maintenant que leur parti ne court plus aucun danger, à faire savoir à leurs amis politiques, en élisant M. Richardson, qu'ils veulent obtenir de nouveaux débouchés et l'abaissement du tarif. Ceux qui ont combattu leur

propre parti l'automne dernier le feront encore, et l'on peut compter sur tous les libéraux."

"En réalité," poursuit M. MacNutt, "la Saskatchewan est aussi intéressée au résultat de cette élection que le sont les électeurs de Macdonald eux-mêmes, y compris les "équipes de batteurs", et elle a autant de raison de participer à cette élection fédérale qu'en avaient l'honorable Robert et ses fameux meneurs électoraux d'intervenir dans la Saskatchewan à une occasion récente".

"Il se peut que l'on ait besoin d'appeler la police, mais non pour l'objet indiqué dans l'interview. A mon avis, on verra moins du quart des électeurs formant les "équipes de batteurs" (des cultivateurs, autrement dit) accorder leur appui au candidat des "gros bonnets". Si les conservateurs remportent l'élection, ce sera grâce au vote de l'élément qui est à vendre."

Et je crois encore que c'est grâce à cela qu'ils ont remporté l'élection. Je m'excuse d'appeler ainsi l'attention sur mes propres paroles; je ne le fais que parce que je me suis trouvé publiquement mêlé à l'affaire. L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a fait une citation où mon nom est mentionné, mais il y a encore autre chose dont je me permettrai de donner lecture. Voici un extrait du compte rendu que les journaux ont publié de certain discours de l'ex-ministre de l'Intérieur, (M. Rogers):

Sir Rodmond Roblin parle des étrangers qui ont imposé leur ingérence dans l'élection de Macdonald et, pour le faire, ne trouve pas de termes assez énergiques pour flétrir la conduite de ces individus. Au premier rang des adversaires du candidat ministériel on voit des représentants du gouvernement de la Saskatchewan. S'il faut ajouter foi à la rumeur, des membres du gouvernement de l'Alberta viendront prêter main-forte à ces représentants. Ils ont l'appui de M. Oliver, du Dr Michael Clark, de certains politiciens de la province de Québec, de M. Martin, de M. Knowles et de M. MacNutt, députés libéraux de la Saskatchewan. A la mention du nom de M. MacNutt, une personne applaudit du fond de la salle, et l'honorable M. Rogers se met à faire part du travail auquel se livre le membre de la Chambre des communes au cours de la campagne électorale. Il parle d'abord de la réponse faite à sir Rodmond Roblin par l'honorable J. A. Calder, membre du cabinet Scott, réponse que nous avons publiée hier. M. Calder, dit-on, a accordé hier une interview à Régina. "Mais permettez-moi de vous dire," dit l'honorable M. Rogers, "que l'honorable J.A.Calder a passé toute la journée d'aujourd'hui au comité de régie des libéraux où il s'est occupé d'aider à M. Richardson. M. Calder ose répondre au premier ministre Roblin; il ose nier qu'il y ait en ce moment dans la circonscription des bandits et des agents électoraux venus de la Saskatchewan. A ce propos, laissez-moi vous dire qu'en parlant ainsi M. Calder fait sciemment une fausse assertion.

Je sais que près d'une centaine de bandits de la Saskatchewan se trouvent dans la circonscription; ils sont dans cet arrondissement même, et nous ne les perdons pas de vue. On a arrêté aujourd'hui à Carman l'un des chefs de la bande, qui est un des amis tout particulièrement intimes de M. Calder.

Il s'agit ici de M. Sullivan, dont j'ai déjà parlé.

"M. MacNutt annonce dans les journaux de samedi que M. Richardson va l'emporter. M. MacNutt se croyait évidemment dans la Saskatchewan, parce qu'il se savait entouré des bandits désignés par M. Roblin. Le bandit que l'on a arrêté aujourd'hui était arrivé dans la circonscription en compagnie de M. MacNutt. Il est allé passer une semaine à Carman où il s'était inscrit sous le nom de Sullivan. Au bout de la semaine, il s'en est venu à Winnipeg avec M. MacNutt. Arrivé à Winnipeg, M. Sullivan, de Carman, descendait à un hôtel et s'inscrivait sous le nom de Sutherland. Dimanche, il était à cet hôtel et avait des entrevues avec certains agents électoraux du parti libéral, et hier matin (lundi), il retournait à Carman où il s'inscrivait sous le nom de Sullivan; mais au moment où il allait commencer ses manœuvres, on lui mettait le grappin dessus, et il est maintenant en prison. Nombre d'autres l'y suivront."

M. Sullivan fut arrêté et gardé quelques jours en prison. Plus tard, je donnerai lecture d'une déclaration de lui où se trouvent énoncé les détails de l'affaire. Chose assez singulière, bien qu'un si grand nombre d'étrangleurs politiques fût censé être venu de la Saskatchewan, un seul citoyen de cette province fut arrêté, et encore fut-on bien aise de le remettre en liberté sans même lui faire subir aucun procès. Une arrestation de ce genre n'a rien de flétrissant—bien des patriotes se sont déjà trouvés victimes d'un procédé semblable.

J'aimerais à donner lecture des commentaires auxquels cette arrestation donna lieu. Voici ce qu'en dit la "North-West Review":

Ou M. Sullivan est coupable de ce dont il est accusé dans le mandat en vertu duquel il a été arrêté, ou il ne l'est pas. S'il est coupable, il n'est pas digne, ainsi que le fait observer notre correspondant, de faire partie de l'association religieuse qui s'enorgueillit de ce que ses membres se recrutent parmi les meilleurs éléments de la société—de ce que ce sont des hommes dont la probité, l'intégrité et les convictions catholiques sont au-dessus de tout soupçon; s'il n'a rien fait de mal, c'est se montrer injuste à son égard ainsi qu'envers l'association dont il fait partie que de permetre qu'on porte ainsi atteinte à sa réputation. On s'attend à ce que son innocence soit publiquement proclamée. En se portant au secours d'un frère dans l'embarras et en obtenant sa mise en liberté, le conseil régional ou certains de ses membres ont démontré d'une manière pratique les avantages qu'offre l'association, et ce geste devrait contribuer pour une large part à l'épanouissement de l'œuvre. Mais le conseil dont M. Sullivan fait partie ne saurait laisser les choses au point où elles en sont.

On a prétendu qu'il y avait dans la circonscription des hordes de meneurs politiques venus de la Saskatchewan—des bandits et des voleurs; mais, en fin de compte, on n'a pu découvrir que M. Sullivan, et encore fut-on bien aise de le libérer. Les personnes dont j'ai déjà mentionné les noms, MM. Brown, Fowler et Martin, s'occupèrent de l'affaire et adressèrent à sir Rodmond Roblin une lettre ouverte ainsi conçue:

Monsieur—On a fait observer au comité de régie chargé de veiller à l'intérêt de la candidature de M. Richardson dans Macdonald que vous avez, récemment et à diverses reprises, donné à entendre que la circonscription de Macdonald est envahie par une bande de voleurs et de bandits politiques venus des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan. Après nous être livrés aux plus minutieuses investigations, nous avons toute raison de croire que les seules personnes venues de ces provinces pour prendre part à la campagne électorale dans l'intérêt de M. Richardson sont: l'honorable Frank Oliver, député; M. Thos. MacNutt, député; W. E. Knowles, député, le Dr. Clarke, député; l'honorable Geo. Langley, membre de l'assemblée législative; M. S. Latta, membre de l'assemblée législative, et M. J. J. Sullivan.

En diverses occasions récentes et particulièrement dans votre interview télégraphique du 5 courant, vous avez invité les libéraux du Manitoba à unir leurs efforts aux vôtres pour sauvegarder les libertés de nos concitoyens. Eu égard aux faits ci-haut mentionnés il nous semble que le devoir à la fois fort simple et important vous incombe de dévoiler les noms des malfaiteurs politiques que, prétendez-vous, l'on aurait fait venir de la Saskatchewan et de l'Alberta. A vous aussi bien qu'aux électeurs de Macdonald nous pouvons donner l'assurance que s'il se trouve de telles gens au milieu de nous, c'est à notre insu et contre notre gré, et vous pouvez compter que notre comité unira ses efforts aux vôtres pour débarrasser la province de leur présence.

Pour le comité:
EDWARD BROWN,
FRANK O. FOWLER,
E. D. MARTIN.

A quelques jours de là, le même comité faisait tenir au même journal la lettre suivante à l'adresse de sir Rodmond Roblin, premier ministre du Manitoba:

Monsieur—Il s'est écoulé vingt-quatre heures et autant que nous sachions, vous n'avez jusqu'à présent dévoilé les noms que de deux de ceux dont vous dites que c'est un essaim de malfaiteurs que les deux provinces voisines de l'Ouest auraient lancé dans la circonscription de Macdonald. De nouvelles investigations auxquelles nous nous sommes livrés nous donnent la conviction que la liste que nous vous avons déjà fournie embrasse les noms de toutes les personnes venues de la Saskatchewan et de l'Alberta pour aider M. Richardson dans sa campagne. Vous ne prouvez pas que l'un des personnages mentionnés soit venu de la Saskatchewan ou de l'Alberta, de sorte que la multitude de vos malfaiteurs se trouve réduite à un seul. Vous vous dites en mesure de fournir d'autres renseignements.

Dans ce cas, notre devoir envers le public exige que nous vous sommions encore une fois de fournir la preuve des allégations générales par vous formulées.

Pour ce qui est de M. J. J. Sullivan, un prêtre de cette ville, homme marquant et digne de foi, nous apprend qu'il est catholique et jouit de la meilleure réputation. La preuve que l'on n'avait aucune raison de l'arrêter, c'est que la seule accusation que l'on ait inventée contre lui, c'est d'avoir tenté, au mépris de la loi, au moyen de représentations fausses et frauduleuses, de déterminer un électeur inscrit à voter pour l'un des candidats à l'élection de Macdonald. En soi, l'accusation est absurde et, ainsi qu'il sera établi en temps opportun, n'est pas fondée sur les faits. Dans l'intervalle, les fonctionnaires placés sous vos ordres se sont absolument opposés à toute demande légitime en vue de faire admettre M. Sullivan à caution.

Si vous pensez, vous, premier ministre de cette province, que de tels procédés soient conformes aux objets de la justice et à la loyauté anglaise, nous sommes prêts à nous en rapporter à la décision des électeurs de la circonscription de Macdonald.

Pour le comité de M. Richardson:
EDWARD BROWN,
FRANK O. FOWLER,
E. D. MARTIN.

Le révérend monsieur Gerritsma, prêtre bien connu et très respecté dans l'Ouest, a fait la déclaration suivante concernant M. Sullivan, à laquelle le comité fait allusion:

"Je connais bien M. Sullivan depuis nombre d'années. Lorsque j'exerçais mon ministère à Esterhazy, il était président de la fabrique. C'est principalement grâce à ses efforts que notre église a été construite à cet endroit.

"M. Sullivan est tenu en haute estime par les citoyens de toutes les croyances en ce lieu. Si mes souvenirs sont fidèles, il était l'un des conseillers du village.

"M. Sullivan est un homme en qui j'aurais moi-même toute confiance. Inutile de dire que j'ai été très surpris de recevoir une note m'apprenant qu'il était incarcéré dans la prison provinciale. Dès que j'ai appris la nouvelle, je suis allé le voir. En causant avec lui, je me suis convaincu qu'il n'avait rien fait de mal. Aussi n'a-t-il pas d'inquiétudes.

"Si les conservateurs n'ont pas d'autres moyens de gagner l'élection de Macdonald que de jeter un innocent en prison, je n'ai rien à ajouter. Cette conduite est odieuse—trop ridicule pour être qualifiée.

"Les faits sont clairs. Cet homme a été arrêté bien qu'il n'eût pas commis d'illégalité; on l'a traîné à la prison et jusqu'à hier après-midi, son avocat n'a pas eu la permission de se rendre auprès de lui.

"J'ai l'intime conviction qu'il n'y a pas de faute dans son cas".

Voilà, je crois, un témoignage plus probant que tous ceux qu'on pourrait apporter de l'autre côté.

Quant à la visite que j'ai faite dans la circonscription, je n'ai pas à la justifier.

C'est ce même comité qui m'a prié de me rendre là-bas et si, en tant que citoyen de l'Ouest, il me plaît de me rendre de mon plein gré dans une autre province et d'y prendre une attitude quelconque, je crois en avoir le droit. Personne ne s'est rendu de la Saskatchewan dans cette circonscription sans y être invité par les électeurs de Macdonald. A vrai dire, tout le monde parmi nous se réjouissait d'avoir l'occasion de donner un coup d'épaule afin de procurer de meilleurs débouchés aux produits du Manitoba.

Je ne voudrais pas retenir plus longtemps l'attention de la Chambre, mais je désire donner lecture de la déclaration suivante de M. Sullivan:

Canada,
Province du Manitoba.

Dans l'affaire de l'élection d'un représentant du district électoral de Macdonald à la Chambre des communes.

Je, John J. Sullivan, de Régina, dans la province de la Saskatchewan, commis, déclare solennellement:

1. Qu'à la demande du comité de Winnipeg favorisant la candidature de M. R. L. Richardson, candidat qui approuvait la réciprocité, lors de l'élection récente dans la circonscription de Macdonald, au Manitoba, je suis venu à Winnipeg, mardi le premier d'octobre, et je me suis rendu aux bureaux du comité dans les chambres de l'édifice du commerce. J'y ai rencontré M. Fred. Woodrow, le secrétaire de l'association libérale, et M. J. W. Wilton, l'organisateur de la campagne électorale de M. Richardson. M. Wilton m'a dit qu'ils savaient que j'avais pris une part considérable à l'organisation des luttes électorales de la Saskatchewan, et qu'ils désiraient retenir mes services pour renforcer leur organisation. Il m'a demandé si je prendrais charge du bureau de vote du nord à Carman, et il m'a fait observer que, bien qu'il y eût plusieurs agents de bonne volonté, ils n'avaient pas encore pu mettre de l'ordre dans leur organisation. Il croyait que je pourrais leur être utile. Il m'appartiendrait, disait-il, d'organiser le bureau de vote, d'assurer l'efficacité du travail et de faire voter tous les électeurs. J'ai répondu que je serais bien aise de prêter mon concours. Je me suis rendu à Carman, le jeudi 3 octobre, où je suis arrivé le matin. Je me suis fait connaître à M. Roland North auquel on m'avait dit de m'adresser. Nous nous sommes rendus aux salles du comité de M. Richardson où j'ai rencontré des agents avec lesquels je me suis entretenu de ce qu'il y avait à faire et des mesures à prendre pour coordonner le travail. Le lendemain, 4 octobre, sir R. P. Roblin est venu à Carman. Il retourna ensuite à Winnipeg. Dans l'édition du 5 octobre du "Telegram", de Winnipeg, a paru une entrevue avec sir R. P. Roblin, dans laquelle on lui fait dire:

Je désire dire de plus, non seulement aux électeurs de Macdonald, mais aussi à la population du Manitoba que pendant mes trente et une années de vie publique, je n'ai jamais vu une circonscription envahie ou infestée d'une bande de corrupteurs, d'escrocs et d'apaches politiques comme ceux qui parcourent actuellement cette circonscription... La bande vient de la Sasaktchewan. Cette province a apparemment envoyé tout le régiment corrupteur d'apaches politiques qui semblent avoir élu domicile dans la Saskatchewan.

Le régiment ne devait pas être nombreux puisqu'il n'y a eu qu'une personne d'arrêtée, non sous une accusation formelle, mais sous une accusation vague, et qu'ils ont été bien aise de s'en débarrasser, de la laisser partir avant le procès. Il ne devait pas y avoir moins d'une centaine de détectives dans cette circonscription et c'est le seul individu qu'ils ont pu arrêter.

Il y a là des représentants à la législature de la Saskatchewan. Des hommes qui ne peuvent pas prononcer une douzaine de phrases grammaticales, ni rien faire qui rehausse la dignité ou les charmes d'une équipe de batteurs de blé...

Cela n'est pas flatteur pour les batteurs de blé qui sont les cultivateurs de ce groupe de population.

...fourmillent dans la circonscription et s'organisent ou tentent de s'organiser afin de corrompre, autant que faire se peut, les braves et intelligents électeurs de Macdonald. Carman semble être le centre de l'orgie. Le chef est apparemment, autant que je puis en juger, un individu qui est connu sous le nom de Sullen, probablement un nom d'emprunt...

J'ai ordonné à la police provinciale d'arrêter ces individus qui seront logés en prison le plus tôt possible lorsqu'ils tenteront de faire ce qu'ils ont reçu mission de faire, et je désire déclarer que le fait qu'un individu est membre ou ancien membre de la législature provinciale n'entravera pas le cours de la justice.

2. On me dit, et je crois que j'étais le seul propagandiste de la Saskatchewan dans la circonscription de Macdonald lors de cette élection, à part certains habitants de la Saskatchewan qui ont pris la parole à la tribune populaire au cours de la lutte électorale, entre autres l'honorable George Langley, l'honorable Thomas MacNutt et M. R. E. Devlin, député à la législature provinciale.

Je nie qu'il y ait eu, moi excepté, des habitants de la Saskatcheawn qui aient travaillé à l'organisation de la lutte dans cette circonscription.

3. Le vendredi, 4 octobre, je me suis aperçu et on m'a appris que j'étais surveillé par des constables provinciaux, y compris le constable Laughlin. Dans la soirée, j'ai assisté en compagnie de M. Roderick MacKenzie, à une réunion publique à laquelle nous avons tous pris la parole à l'appui de la candidature de M. Richardson.

4. Le matin du samedi suivant j'ai rencontré M. Thomas MacNutt, député, aux salles du comité. Après y avoir passé quelques instants, je suis sorti et j'ai rencontré M. Roland North. Après avoir marché ensemble pendant quelque temps dans la rue, nous avons rencontré une personne dont le nom m'est inconnu et qui nous accompagna. M. North lui a parlé de la manière dont il vota. Il a répondu qu'il voterait au bulletin secret et que personnes ne saurait en faveur de quel candidat il déposerait son bulletin. A part lui, je n'ai pas mentionné ni discuté de questions politiques en présence de personne à

Carman, si ce n'est devant les membres du comité que j'ai rencontrés dans les salles du comité. L'après-midi de ce samedi-là je me suis rendu à Winnipeg aux salles du comité central, où je me suis procuré une grande quantité de brochures électorales, de listes électorales, de caricatures et quelques journaux.

5. Lors de mon voyage à Winnipeg, je me suis aperçu que l'un des constables provinciaux que j'avais vu à Carman était dans le convoi et qu'il paraissait s'attacher à mes pas. Il m'apprit plus tard qu'il avait reçu mission et que, si j'étais descendu à l'une des stations le long de la route, il serait également descendu afin de me garder à vue.

6. Je suis revenu à Carman le lundi 7 octobre. A l'hôtel, je me suis trouvé en présence de deux constables provinciaux nommés Hanson et Bertram. Hanson m'a dit qu'il avait un mandat d'amener contre moi. Je lui ai demandé quelle était l'accusation. Nous nous sommes rendus à ma chambre où il sortit un mandat d'amener dont il me donna lecture. Je ne me rapeplle pas les mots eux-mêmes, mais le document portait que j'avais illégalement engagé ou tenté d'engager un électeur à voter à l'élection alors pendante. Ce constable me mit ensuite en état d'arrestation et me conduisit dans une autre chambre de l'hôtel. Pendant que j'attendais dans cette chambre, M Thomas Usher, l'un des membres du comité, est venu me trouver et m'a demandé une liste des électeurs de l'arrondissement de Brunkill. liste que j'avais copiée sur la liste disponible dans les salles du comité. Je lui remettais la liste lorsque j'en fus empêché par le constable Hanson qui s'en empara et refusa de la remettre à M. Usher. Hanson m'a dit que j'étais en état d'arrestation et qu'il prendrait possession de tous les papiers. Un peu plus tard, le constable Hanson m'a demandé de lui montrer tous les papiers que je possédais. Je les lui ai remis, et il les parcourut et les examina attentivement et n'y trouvant rien d'incriminant, il me les retourna. Il examina aussi mon sac de voyage. Je fus alors conduit à la gare par Hanson, Bertram et Laughlin dont deux marchaient à mes côtée et le troisième derrière moi.

Je puis dire que Sullivan est de petite taille. Il ne portait pas d'armes et, cependant ils étaient trois hommes pour le surveiller.

A la gare, on me fit monter dans le train en compagnie des constables Bertram et Laughlin. Nous sommes arrivés à Winnipeg vers quatre heures de l'après-midi et on m'a conduit au bureau du magistrat de police, M. McMiken.

7. Il y avait au bureau de police ces deux constables, Marsh Jackson, un constable provincial, le greffier du tribunal, et un autre homme dont j'ignore le nom. Le greffier m'a relu l'accusation. Une personne dont le nom m'est inconnu a demandé que la cause fût remise au samedi 12 octobre, à deux heures de l'après-midi. Conformément à cette requête, le magistrat a remis l'affaire. On m'a alors conduit à la prison provinciale.

8. A mon arrivée à la prison, on m'a conduit dans une chambre où l'on m'a ordonné de remettre tout ce que j'avais dans mes poches. Je vidai mes poches et remis même mes papiers personnels, mes bons de circulation, ma carte d'identité et mon argent. Le surveillant me tâta alors d'un bout à l'autre et m'ordonna d'enlever mes chaussures qu'il examina afin de voir si elles ne contenaient rien.

Ces manières doivent être empruntées à la Russie.

Je fus alors conduit dans une cellule où l'on me mit sous clef. Pendant la soirée quelqu'un vint dans ma cellule et déposa sur le plancher du pain et une tasse de thé, me disant que c'était mon souper. Cette nuit-là, lorsque je me fus déshabillé, le surveillant me fit porter mes habits dans le corridor où ils furent mis sur un banc. Il m'ordonna ensuite de me tourner vers la muraille dans le corridor pendant qu'il ferait des perquisitions dans la cellule

9, La même nuit où j'ai été conduit à Winnipeg, l'honorable Robert Rogers adressa la parole à une réunion à Saint-James (Macdonald). Un compte rendu de son discours a paru le lendemain dans le "Telegram" de Winnipeg. Ce journal lui fait dire:

Je sais qu'il y a près d'une centaine d'apaches de Saskatchewan répandus dans cette circonscription. Ils se trouvent dans cette circonscription même et nous les surveillons. L'un des chefs de cette bande, un ami intime de M. Calder, a aujourd'hui été arrêté dans la ville de Carman.

M. MacNutt a déclaré dans les journaux de samedi que M. Richardson sera élu. M. MacNutt se croyait évidemment dans la Saskatchewan, parce qu'il se savait entouré des apaches que M. Roblin a dépeints.

Je suis un homme d'assez forte taille et comme M. Sullivan est plutôt un petit homme je ne vois pas comment ils auraient pu m'entourer.

Le bandit arrêté aujourd'hui est venu dans le comté avec M. MacNutt.

Je n'étais pas là, mais je ne vois pas que j'aurais dû avoir honte d'y être.

Il alla passer une semaine à Carman où il prit le nom de Sullivan, puis revint à Winnipeg avec M. MacNutt. M. Sullivan, de Carman, alla loger à un autre hôtel à Winnipeg. et signa dans le registre le nom de Sutherland. Il passa le dimanche à cet hôtel, où il rencontra des meneurs d'élection grits, et hier (lundi) matin, retourna à Carman où il reprit le nom de Sullivan, mais du moment qu'il commença à travailler on l'arrêta et il est maintenant derrière les barreaux d'une cellule. Plusieurs autres le suivront.

Je dirai ici que M. Sullivan est le seul qui est venu de la Saskatchewan pour travailler dans cette élection.

10. Le mardi matin on déposa sur le plancher de ma cellule un peu de pain et de thé pour mon déjeûner. Je refusai d'y toucher, et je demandai une nourriture convenable. Après quelques pourparlers, le gardien consentit à me faire avoir un déjeûner. On m'apporta d'autres mets pour lesquels on m'a fait payer 75 cents, que l'on a retenus sur l'argent qu'on m'avait pris. J'ai demandé alors à voir mon avocat, M. Hugh D. Cutter. Il vint me voir et me dit qu'il faisait des efforts pour me

faire remettre en liberté sous cautionnement, mais qu'il n'avait pas encore réussi à avoir la déposition ou le mandat en vertu duquel j'avais été arrêté, malgré toutes les tentatives qu'il avait faites. Il m'a dit aussi que Marsh Jackson lui avait dit qu'il lui était inutile d'obtenir mon élargissement, car du moment que je serais remis en liberté au sujet de cette accusation, je serais arrêté immédiatement sur une autre. Personne n'est même venu me voir pendant toute la journée du mercredi.

11. Le matin du jeudi, 10 octobre, Charles Forrester et Edward O'Connor, avocat vinrent me voir à la prison. Ils me promirent que si je voulais retourner chez moi dans l'après-midi ils me feraient sortir de prison. Je répondis que je faisais tout aussi bien de m'en aller, car on ne me laisserait pas travailler à l'élection, et je n'avais pas d'autre chose à faire. Je me suis dit que j'avais été abandonné par mes amis, et je n'avais rien de mieux à faire que de retourner dans ma province. Une fois hors de prison, j'appris que mon arrestation avait provoqué beaucoup d'intérêt, et qu'il ne serait pas juste ni pour moi ni pour mes amis de laisser l'affaire se terminer de cette façon.

12. De la prison, on me conduisit dans le bureau de M. Forrester, qui est dans le même édifice que la cour du magistrat provincial. Il y avait là M. O'Connor, le constable Bertram, Marsh Jackson et le constable Laughlin. Lorsque je sortis du bureau de M. Forrester, c'était à la condition que je m'en irais le même soir chez moi. Je sortis en compagnie du constable Bertram, dont le nom véritable était Campbell, ainsi que je l'appris alors. Nous entrâmes dans un salon de barbier où je pus lire dans un numéro de la "Free Press" que la façon dont j'avais été traité avait causé beaucoup d'indignation dans le public. J'ignorais cela quand j'étais en prison. Je lus aussi dans le "Telegram" un article qui me malmenait très fort. et je décidai alors de rester dans la ville et de vider la question plutôt que de rester sous le coup des allégations provoquées par mon arrestation et mon traitement dans la prison. Accompagné du constable Campbell, je retournai au bureau de Charles Forrester. Je lui dis que j'avais changé d'idée, que je voulais subir mon procès sur l'accusation portée contre moi, et que j'étais prêt à retourner en prison. Il me demanda ce qui m'avait porté à changer d'idée. Je lui répondit que j'avais lu les journaux, et que si je m'en retournais, le "Telegram" sortirait ses gros titres et dirait que j'ai quitté la province parce que j'étais coupable et que je craignais de subir mon procès.

Il faut, monsieur l'Orateur, qu'un corps de police ne vaille pas grand'chose pour qu'un coupable puisse agir ainsi.

Je lui dis donc qu'il pouvait me renvoyer en prison dès qu'il le voudrait, ce qui me déchargerait de toute obligation envers lui. Forrester tenta plusieurs fois de me persuader de retourner chez moi. Je refusai. On appela alors le constable provincial Parr sous la garde duquel on me remit, et nous allâmes tous deux coucher à l'hôtel Empire, dans la même chambre.

13. Le vendredi matin, je retournai en compagnie du constable Parr au bureau de Forrester, auquel je dis que s'il m'obtenait du magistrat un certificat d'acquittement, je retournerais chez moi par le Canadian-Northern le même soir. Je le quittai alors, accompagné du constable Parr, et je revins le soir. Forrester me dit alors qu'il avait cru que je partirais par le train du soir du Canadian-Northern. Je lui répondis qu'il n'avait rien réglé pour me faire partir par ce train. "Quand partez-vous alors," demanda-t-il. Je lui répondis que je ne partirais pas avant d'avoir mon acquittement par le magistrat, samedi. Il me dit: "Vous êtes fou, Sullivan, si vous ne vous en allez pas chez vous. Il est certain que si vous restez ici, vous serez condamné," et il me cita le cas d'un nommé Chamberlain, je crois, qui a été envoyé en prison et n'était pas plus coupable que moi. Je lui dis alors que j'étais absolument innocent, et que l'on ne pouvait me condamner sans avoir des témoins qui se parjureraient. Il dit alors: "Nous pouvons avoir des parjures contre vous," et que je devais me rappeler que le gouvernement, le magistrat de police et les constables m'étaient hostiles, et que je ferais mieux de m'en aller pendant que j'en avais l'avantage.

M. MACDONALD (Pictou): Qui a dit cela? Etait-ce le magistrat?

M. MACNUTT: Non, c'était l'avocat Forrester.

Je refusai de m'en aller sans avoir mon acquittement, et un peu plus tard M. Thomas Murray vint me voir dans le bureau de Forrester. Nous causâmes ensemble et il me dit qu'il avait vu O'Connor, lequel était très mécontent de la façon dont j'avais agi. M. Murray me dit qu'il était un bon libéral et qu'il croyait que dans les circonstances je faisais mieux de m'en aller. Je partis donc ce soir-là, accompagné du constable Ross, qui vint avec moi jusqu'à Rivers. Sur le train, il me dit qu'il aurait aimé à aller chez lui à Virden. Je lui dis qu'il pourrait descendre à Portage-la-Prairie et qu'il pouvait être certain que je continuerais ma route jusque chez moi. Il me dit qu'il avait ordre de m'accompagner jusqu'à la frontière de la province. Il descendit du train à Rivers.

14. La semaine suivante, je reçus avis d'avoir à retourner à Winnipeg, vu que mon procès était inscrit sur le rôle, et aurait lieu samedi 19 octobre, à dix heures du matin. Je retournai à Winnipeg le 18, et on m'avisa de voir M. Trueman, qui serait mon avocat au procès. Je me rendis à la cour de police provinciale, samedi 19 octobre à dix heures du matin. En consultant le rôle, je vis que mon procès venait à dix heures du matin. M. Trueman déclara au magistrat de police McMicken qu'il comparaissait pour moi et que nous étions prêts à entendre l'accusation Le magistrat déclara que la cause avait déjà été réglée et il refusa de procéder. M. Trueman obtint du magistrat un document supposé être l'accusation portée contre moi. Pendant que M. Trueman le lisait, le magistrat demanda de le lui rendre. M. Trueman refusa de le rendre avant d'en avoir pris une copie. Le magistrat et un certain nombre de cons-

tables provinciaux tentèrent alors de s'en emparer de force, et ils y réussirent. Pendant ce temps-là, le magistrat ajournait la cour, et il n'y eut pas d'autres procédures dans la cause.

Et je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment et en vertu de la loi de la preuve.

Déclaré devant moi dans la cité de Winnipeg, dans la province du Manitoba, ce 23 novembre, A. D., 1912.

JOHN J, SULLIVAN,

Ward Hollands,
Commissaire,

Voilà ce que déclarent ces prétendus voleurs et bandits qui ont pris part à l'élection dans la Saskatchewan. Je puis dire que quiconque connaît M. Sullivan prendra sa parole, même s'il n'est pas sous serment, et je puis certifier moi-même de la vérité des faits racontés dans la déclaration ci-dessus jusqu'au moment ou nous nous sommes séparés, une semaine avant l'élection. J'étais obligé de m'en aller chez moi alors.

Je crois que ces faits parlent par eux-mêmes, et que je n'ai pas besoin d'en dire plus long. Je les ai exposés à la Chambre, et ils corroborent ce qu'a dit avant moi l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) au sujet de l'élection de Macdonald. J'ajouterai seulement qu'à mon avis la seule cause de la perte de l'élection est la trop belle température qu'il faisait ce jour là. Cela paraît curieux, mais tous ceux qui ont passé le dernier été dans l'Ouest savent qu'il a plu continuellement. Les colons et les gros cultivateurs du comté étaient, autant que j'ai pu voir, favorable a l'élection de M. Richardson, mais d'après ce que j'ai appris ils étaient décidés à profiter du beau temps qui leur arrivait pour compléter le battage de leur grain.

Lorsque j'étais dans le comté, ils battaient depuis le petit jour jusqu'à la nuit, et j'ai été surpris de voir autant de monde aux assemblés. J'ai assisté à plusieurs assemblées et j'ai rencontré nombre d'équipes de travailleurs aux champs qui tous, je puis le dire, étaient favorables à l'élection de M. Richardson, et auraient voté pour lui s'ils n'avaient pas été obligés de rester à leur ouvrage pendant cette journée de beau temps.

Je suis convaincu, monsieur l'Orateur, que le ministre des Travaux publics (M. Rogers) et sir Rodmond Roblin ont fait tout ce qu'ils ont pu pour gagner cette élection. Je ne dirai pas que c'étaient des efforts illégitimes, mais ils ont fait tous les efforts légitimes, je suppose que l'on ne me permettra pas d'aller plus loin que cela. Dans tous les cas, malgré tous leurs efforts sir Rodmond Roblin et M. Rogers n'ont pas eu tout le succès qu'ils espéraient, car avant l'élection ils promettaient que le candidat conservateur serait élu par une majorité de 1,500 à 2,000 voix. Je n'en dirai pas plus long sur ce sujet pour le moment, mais si la question des élections de la Saskatchewan revient devant cette Chambre, j'aurai probablement quelque chose à dire.

M. J. A. ARMSTRONG (York-nord): Monsieur l'Orateur, les orateurs qui m'ont précédé ont traité suffisamment tous les sujets contenus dans le discours du trône, et je ne désire pas occuper le temps de la Chambre bien longtemps, ni remplir plusieurs pages du hansard avec mon discours. Je demande seulement l'indulgence de la Chambre pour quelques instants afin de dire ce que je pense de quelques discours prononcés pendant ce débat, et aussi faire connaître mes opinions sur certaines questions qui sont d'un intérêt vital pour les citoyens du Canada, et ont une portée directe sur la paix, le bonheur et la prospérité du peuple canadien.

Je regrette beaucoup que le très honorable chef de l'opposition ait jugé à propos de diluer d'un peu de vitriol le miel de félicitations qu'il est d'usage de temps immémorial d'adresser aux députés qui proposent et appuient l'adresse en réponse au discours du trône. Je regrette que le très honorable député ait dit qu'il voyait très peu de chose dans ces discours avec lesquels il s'accordait.

Je me propose, à mon humble manière, de signaler à son attention certaines des paroles de ces messieurs lesquelles, se recommandent d'elles-mêmes à tout citoyen bien pensant de ce Dominion. En tant que sont concernés les discours des honorables messieurs qui ont proposé et appuyé l'adresse, je laisse au calme jugement du peuple canadien le soin de comparer entre elles et de juger l'éloquente harangue de l'honorable député de Chambly (M. Rainville), la harangue savante de l'honorable député de Kingston (M. Nickle) et les paroles ambigues, hautaines et fleuries du chef de l'opposition. La Chambre a entendu l'habile réponse qu'a faite le chef du Gouvernement de la façon qui a toujours caractérisé ses discours publics. Après lui est venu l'honoroble député d'Edmonton (M. Oliver), qui, de nouveau, nous a régalé d'une de ces harangues brèves, fortes et piquantes dont il a l'habitude. L'honorable député (M. Oliver) a commencé son discours par une phrase classique, et, je désire exprimer mon regret de ce que mon éducation classique ait été à ce point négligée que je suis incapable d'en saisir le sens.

En lisant ce matin le compte rendu des débats, je vois que l'honorable député (M. Oliver) a commencé par une allusion à quelque ami ou partisan du ministre des Travaux publics, qu'il dit être affligé de "jimjam" (délirium tremens). C'est là sans doute une expression très classique, et je n'essairai pas de l'expliquer à la Chambre; mais, comme d'autres, je suis doué

d'une certaine somme d'imagination, et je demanderai aux membres de cette Chambre de prononcer ce mot et de voir s'il ne laisse pas un goût dans la bouche; puis, de rechercher dans le passé des membres de cette Chambre si, de l'un ou l'autre côté, il n'est personne qui, plus que l'honorable député d'Edmonton lui-même, ne soit susceptible d'être infecté de germes de cette grave maladie connue sous le nom de "jimjam".

Je regrette que l'honorable député (M. Oliver) ne soit pas à son siège cet après-midi. Il nous a dit qu'il avait été élevé dans l'idée que le parti conservateur était un parti d'iniquité, et, à mon humble avis, c'est là la première assertion vraiment franche que j'aie entendue sortir de ses lèvres. C'est bien ainsi, je crois, qu'il a été élevé. Cette déclaration, il l'a adoucie en nous disant qu'avec les années, il avait dû modifier son opinion et que le motif de ce changement était que certains membres du parti libéral avaient cru bon de se donner au parti conservateur. Si l'honorable député (M. Oliver) veut bien me le permettre, je lui dirai quel a été le véritable motif de ce changement d'opinion. Qu'il consulte l'histoire de son parti, et qu'il veuille bien pousser la franchise un peu plus loin. Il admettra alors peut-être que ç'a été simplement parce que, dans le passé, le parti libéral a fait des recrues dans les rangs du parti conservateur, et, par son contact avec ceux qui lui ont ainsi transporté leur allégeance aux chefs de la gauche, l'honorable député a dû nécessairement arriver à cette conclusion qu'il y avait chez le parti conservateur un fond d'intégrité plus vaste, un attachement plus vif aux vrais principes dont un citoyen du Canada doit s'inspirer qu'il ne se l'était jamais imaginé.

L'honorable député (M. Oliver) nous a, comme d'autres, parlé de l'élection de Macdonald, et je vais consacrer quelques minutes à cette affaire.

L'honorable député de Saltcoats (M. MacNutt) nous a donné lecture d'une très longue déposition ayant trait à un individu du nom de Sullivan. J'aimerais à ce que l'honorable député nous dit, pour l'instruction de cette Chambre et du pays, si ce particulier, qu'il dit être un de ses amis personnels, ne serait pas par hasard un parent de ce fameux capitaine Sullivan qui a été un jour l'irréductible commandant du *Minnie M*. Je demande cela simplement pour que la Chambre et le pays soient renseignés à ce sujet; car, pour moi, j'inclinerais à tenir pour quelque peu suspect tout agent d'élection se présentant sous ce nom-là.

L'honorable député d'Edmonton affirme aussi que, durant cette élection, le peuple a été terrorisé et que ce fût une campagne d'intimidation. A ce propos, je demanderai aux membres de la gauche de se reporter par la pensée à quelques mois en arrière, aux dernières élections générales. Je puis leur citer des cas où des adjudicataires d'entreprises publiques ont, la veille de l'élection, fait venir dans leurs bureaux particuliers leurs employés à qui ils ont dit de voter pour le parti libéral s'ils tenaient à garder leurs places. Faites maintenant la comparaison entre ceci et la campagne d'intimidation dont se plaint mon honorable ami le député d'Edmonton.

Il y a, dans les discours des honorables députés qui ont proposé et appuyé l'adresse deux points sur lesquels je désire appuyer. L'honorable député de Kingston a parlé de l'immigration, et, pour n'être pas disposé à en discourir sur le même ton, je crois néanmoins que c'est une des plus importantes questions que le Parlement canadien ait à résoudre. L'honorable député de Kingston nous a dit qu'en face de cette affluence de gens venus de pays étrangers, il y aurait lieu à une inspection plus rigoureuse. Je suis sur ce point tout à fait de son avis; mais je crois que les membres de cette Chambre ont à remplir un devoir plus grave que celui de veiller simplement à ce que ces nouveaux venus apportent avec eux de l'argent en quantité suffisante. Chaque année, au rapport des recenseurs, il arrive sur nos bords des centaines et des milliers de personnes qui parlent toutes les langues imaginables et appartiennent à tous les cultes. Tout en laissant à ces gens-là le droit de vénérer la terre qui les a vus naître il incombe aux citoyens du Canada de leur inculquer le respect des institutions britanniques et de l'attachement au roi d'Angleterre; sans quoi, ce pays ne saurait espérer de prendre jamais la place qui lui appartient parmi les grandes nations de l'univers.

Je désirerais maintenant appeler l'attention du chef de l'opposition sur les changements que l'on projette de faire à la loi des banques. Je ne connais à peu près rien du régime des banques ; mais je crois que c'est là un des plus importants problèmes qu'un gouvernement puisse jamais être appelé à résoudre. J'ai reçu de mes commettants, il y a un jour ou deux, une pétition me demandant de voir à ce que le Gouvernement nomme une commission royale qui ouvrirait une enquête sur toutes les banques canadiennes; preuve que le peuple canadien perd petit à petit toute confiance en nos établissements financiers, à cause des nombreuses faillites qui se sont succédées dans le passé. Pas n'est besoin de rappeler à la Chambre les effets terribles de la déconfiture d'une banque canadienne. Tout membre de cette Chambre qui néglige de faire tout ce qu'il peut pour remanier ou améliorer les lois de ce pays relatives aux banques se rend coupable d'homicide moral. Il devrait être im-

possible à une banque canadienne autorisée de succomber par suite d'un emploi fautif des fonds. Il devrait y avoir quelque système d'inspection gouvernementale des banques qui rendît ces faillites absolument impossibles, et je laisse aux financiers de cette Chambre le soin d'y découvrir un remède.

Pour terminer, je désirerais dire un mot de la question navale. Il y a quelques mois, la presse libérale dans la région que j'habite s'est efforcée de faire croire au peuple que la question navale perdrait le Gouvernement conservateur et que le parti libéral n'attendait qu'une occasion de nous attaquer. Je n'ai pas remarqué qu'il y eût chez nos amis de la gauche un bien vif désir de lutter avec nous sur cette question. Ayant l'honneur de représenter un collège électoral qui jamais depuis trente-sept ans n'a envoyé dans cette Chambre un député conservateur, j'ai bien jusqu'à un certain point le droit de dire que je représente le parti libéral des anciens jours. Je viens d'un comté qui a donné à la vie publique de ce pays des hommes comme William Lyons Mackenzie, sir William Mulock et Allan B. Aylesworth. Je pourrais aussi mentionner les Mathew, les Lloyd et les Mackenzie, ceux-là mêmes qui ont formé les conseils dans lesquels, comme le proclament les membres de la gauche, ont été formulées les règles du gouvernement responsable. Je pense donc, monsieur l'Orateur, avoir le droit de parler pour le parti libéral sur cette question de la marine. Il s'est déjà prononcé bien des paroles sur ce sujet, mais bien peu qui aient été d'un caractère précis. Si je n'exprime pas ici la pensée des libéraux de chez moi, je mets en quelque sorte ma carrière politique en jeu.

Au reste, peu importe: je dirai à la Chambre et au pays quel est mon avis sur cette affaire; et cet avis, le voici. C'est que, si le très honorable chef du cabinet (M. Borden) vient nous dire qu'il y a pour le Canada nécessité urgente d'aider dans une certaine mesure à la marine britannique, il peut compter sur moi. Des mains, je donnerai tout l'argent dont à cette fin le peuple canadien peut disposer. Quelqu'un a dit l'autre jour—et c'est je crois, l'honorable député de Kingston (M. Nickle)—que certains censeurs de cette politique avaient affirmé que nous ne devons rien à l'Angleterre. Je ne sais si cela est vrai ou non. J'ai peine à croire qu'il y ait dans le pays un seul citoyen pour faire une semblable assertion. S'il s'en trouve, je lui dirai sans ambages ce que je pense de lui. Avec sa mère, je rougirais de honte de l'individu qui, ayant atteint l'âge de discrétion—je devrais dire indiscrétion—peut oublier ce qu'il doit au pays de sa naissance, ce qu'il doit au drapeau anglais pour les privilèges et les libertés dont lui et avant lui ses pères ont joui, à ce point de vouloir introduire dans ce pays une politique propre à fermenter les dissensions de race et de religion. Je ne jouerai pas sur les mots à propos de cette question, et je dirai que toute proposition aura mon appui dont l'objet sera d'assurer la suprématie maritime de la Grande-Bretagne. Mes honorables collègues de la gauche me permettront de leur dire que leur conduite pendant la dernière session, la première où il m'ait été donné de les entendre, n'était pas, selon moi, propre à faire fleurir la paix et l'harmonie parmi les différentes races et croyances que se partagent la population du Canada. Ce n'est pas en excitant la discorde entre l'Est et l'Ouest, non plus qu'en s'efforçant d'établir une ligne de démarcation entre ces deux parties du pays ou entre catholiques et protestants que l'on amènera le Canada à occuper la place qu'il doit prendre parmi les peuples de la terre. M'est avis que les questions de race et de religion ne devraient pas s'insinuer dans l'esprit de nos hommes publics. Pour moi, il n'y a dans ce pays ni Est ni Ouest. Je me préoccupe peu de savoir si un homme vient des bords de l'Atlantique ou du versant occidental des montagnes Rocheuses; car nous sommes tous citoyens de cet empire britannique dont nous aimons le drapeau et au souverain duquel nous devons allégeance; tous nous sommes unis par la communauté des intérêts et par notre amour commun pour la mère patrie.

M. ARMSTRONG.

M. D. D. McKENZIE (Cap-Breton-nord): Monsieur l'Orateur, je suis heureux d'avoir cette occasion de présenter à la Chambre quelques observations d'un caractère général; car c'est une de ces occasions où il nous est donné de causer généralement des besoins du peuple.

Ma mentalité d'avocat me porterait à critiquer les observations présentées par l'honorable député (M. Amstrong) qui m'a précédé. Mais ces observations ont été des plus anodines. Rendu à mi-chemin de sa harangue, il m'a rappelé un personnage dont je venais précisement de lire la description, à bord du train l'autre jour, et c'est un type tout à fait nouveau pour moi "le muet loquace" représenté comme un individu faisant beaucoup de tapage, sans rien dire, cherchant à se creuser un sillon nouveau, l'honorable député a voulu renchérir sur le Gouvernement et sur son parti.

Le voilà qui annonce qu'il va faire connaître sa pensée sur la marine de guerre. Je suis tout oreilles, pour connaître le fond de cette politique, vu que les observations d'un député ministériel provoquerait naturellement un plus vif intérêt que celle du commun des mortels.

En effet, un député ministériel, tant soit peu sensé, ne saurait s'aviser de formuler un système qui ne fût en parfaite harmonie avec celui du Gouvernement qu'il appuie. Mais bien qu'il ait débuté à grand

son de trompe, il a fini comme le comte de Marr qui, on s'en souvient, après être monté sur la colline, en redescendit. Des observations de l'honorable député il est impossible de rien tirer qui permette de se faire une idée précise de la nature du système naval du Gouvernement.

Si je saisis bien la pensée du Gouvernement à cet égard, et c'est là aussi notre pensée, le système naval adopté par le Canada doit être stable, permanent, susceptible de développement. L'honorable député s'est borné à nous dire qu'il existe une crise et qu'il est disposé à voter une certaine somme, dans le but de faire face à cette crise. Ce système aboutirait au paiement d'une certaine somme, sans obliger le Gouvernement à formuler une politique stable. Si c'est là la pensée du Gouvernement au lieu d'établir un système bien réel, il n'aura réussi qu'à trouver un expédient pour faire face à des circonstances critiques. En présence des observations de l'honorable député, il n'est pas étonnant de constater qu'il s'agit simplement d'une affaire d'urgence, et d'un système tendant à plaire à tout le monde, sans donner satisfaction à personne.

Quant à nous, député de la gauche, nous n'entendons pas discuter aujourd'hui la politique navale. Nous sommes fiers de suivre la direction de notre chef.

Au début même de la discussion, il nous a tracé la ligne de conduite à suivre, en disant que nous attendrions patiemment que le Gouvernement eût fait devant cette Chambre l'exposé de son système et qu'alors nous discuterions le fond de cette mesure législative. Le chef ayant adopté pareille attitude, il ne serait ni convenable ni légitime de la part de ses humbles partisans de s'écarter de cette ligne de conduite. A mon avis, c'est l'attitude qui s'impose et que nous entendons prendre. A titre de simple député et je tiens à dire au député d'York-nord mon avis qui reflète peut-être celui de la moyenne des membres de l'opposition: en ce qui concerne le désir de maintenir la puissance et l'intégrité de l'empire, et de prêter main-forte au gouvernement impérial, bref, en tant qu'il s'agit de prêter notre appui à tout ce qui tend à fortifier l'empire, les députés de la gauche ne le cèderont à nul autre député ou groupe de députés dans cette Chambre ou ailleurs. Que le leader du Gouvernement compte donc sur cette promesse touchant l'attitude de la gauche.

J'ai dit, au début, que ce débat ouvre un vaste champ aux discussions des députés et leur permet d'aborder l'étude de questions intéressant l'ensemble du pays et surtout les collèges électoraux qu'ils représentent. Nous avons prêté une oreille attentive aux paroles prononcées par Son Altesse Royale dans le discours du trône et comme on l'a si bien dit, nous sommes heureux d'apprendre que dans ses pérégrinations à travers le Canada, de l'Atlantique au Pacifique, Son Altesse Royale a été en mesure de s'éclairer sur notre pays. Je suis ravi que ce que Son Altesse Royale, au cours de ses voyages à travers le pays, ait séjourné si longtemps dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Je puis ajouter ici, en passant, que Son Altesse Royale a pu jouir d'un sport tout à fait nouveau dans un des ports de mon comté. Au cours d'une de ses excursions de pêche, Son Altesse Royale eut au bout de sa ligne un poisson du poids de 865 livres et pendant trois quarts d'heure, son bâtiment glissa sur les eaux du port à une vitesse de 45 milles à l'heure.

Nous sommes heureux d'apprendre dans le discours du trône que la prospérité règne au sein du pays; que le mineur, le pêcheur, l'artisan, bref tous ceux qui se livrent à l'agriculture, aux travaux de l'industrie et du commerce, progressent de plus en plus et que le pays marche à grandes enjambées dans la voie du progrès. A l'étape où nous sommes rendus, il n'y a plus à craindre que des événements imprévues puissent compromettre la prospérité et le progrès de notre pays. Je ne saurais me dissimuler que si Son Altesse Royale eût parcouru le pays, il y a quelques années, à l'époque du régime tory, il lui eût été impossible de mentionner dans le discours du trône les heureuses conditions qui y sont consignées aujourd'hui. L'industrie paralysée, le marasme dans les affaires, la division régnant entre les provinces, des dissentions de race et de religion dans certaines parties du pays, voilà ce qu'il aurait constaté. Il aurait trouvé les finances de l'Etat dans la situation la plus désastreuse, et bien que le percepteur retirât chaque dollar qu'il était possible d'extorquer au contribuable, il n'y avait pas assez d'argent dans le coffre public pour faire face aux besoins du pays. Je suis heureux de pouvoir constater l'amélioration survenu dans la situation générale du pays; en juin de cette année, le soleil de la prospérité commença à luire sur le pays, dissipant les nuages de l'adversité. Grâce à une bonne et sage administration, marquée au coin du progrès, le pays aujourd'hui a franchi l'étape du danger. Durant les quelques années qu'il pourra passer au pouvoir, le Gouvernement actuel ne saurait en aucune façon affaiblir l'impulsion donnée à la prospérité du pays par le Gouvernement de sir Wilfrid Laurier.

Durant le dernier exercice, je regrette de le dire, on n'a rien fait pour terminer les divers ouvrages entrepris dans mon comté. L'avenir, je l'espère, nous réserve un meilleur sort et le Gouvernement actuel saura tenir compte des besoins de cette partie du pays, ainsi que de ceux de la Nouvelle-Ecosse. On nous dit qu'il faut

être fidèle au Canada et encourager notre propre marché national. La province d'où je viens possède de magnifiques ressources naturelles. Nos houillères, nos forêts, nos pêcheries, nos industries métallurgiques soutiennent favorablement la comparaison avec les ressources des autres parties du continent nord-américain. Mais si l'on veut nous exclure du marché américain, il faudrait nous faciliter l'expédition de notre poisson vers les grands centres de l'industrie et du commerce canadien et une des conditions essentielles à cet égard, c'est le développement de notre industrie des transports. Nous voulons bien qu'on consacre des millions à l'Ouest canadien, de faciliter aux cultivateurs l'expédition de leur grain au marché.

Les récriminations à cet égard ne viennent jamais des citoyens de la Nouvelle-Ecosse ou des autres provinces maritimes ; ils ont bien trop à cœur pour cela le progrès du pays. L'étranger qui vient se fixer au Canada bénéficie des facilités de transport pour l'expédition de ses produits ; mais le Canadien, établi au pays depuis cent cinquante à deux cents ans, ne se trouve pas, dans quelques provinces du moins, en meilleure situation que ne l'étaient ses ancêtres, il y a deux siècles, à l'égard du transport de son poisson et de son bois ou de ses autres produits aux différents marchés du pays. On avait commencé à faire d'importants travaux de chemins de fer sur l'île du Cap-Breton ; mais le Gouvernement actuel a tout arrêté. Je ferai observer au ministre des Chemins de fer qu'il assume une fort grave responsabilité en arrêtant ces travaux de chemin de fer sur l'île du Cap-Breton. Je suis bien aise que le ministre, l'été dernier, ait pu se rendre compte par lui-même des étonnants progrès réalisés dans la province que je représente. Il a parcouru tout ce pays et il le sait parfaitement, on ne saurait pleinement rendre justice à nos populations de pêcheurs qu'en ceinturant l'île d'un ruban d'acier. Les pêcheurs de ces contrées ne sauraient soutenir la concurrence du dehors, tant qu'ils ne bénéficieront pas de voies ferrées. S'ils avaient accès au marché américain, cette question n'aurait pas une si haute importance, puisqu'ils pourraient vendre leurs produits sur les marchés de Boston, de New-York et autres ports américains. Il faudrait construire des lignes de chemins de fer, du détroit de Canso, en gagnant Richmond jusqu'à Louisbourg, et de là à Inverness ou quelque point du détroit de Canso, et cela afin de donner aux populations de cette contrée un excellent service de transports. Partie de cette entreprise est en marché, et le Gouvernement actuel, je l'espère, ainsi que ses successeurs, à brève échéance, étudieront la question et nous doteront des voies de communication dont le besoin se fait si vivement sentir au point de vue commercial. Nous sommes bien aises de savoir qu'il y a des fonds pour ces travaux. Le parti libéral voulait entreprendre ces travaux et il en commença l'exécution ; aussi le ministre actuel des Chemins de fer ne se fait guère honneur, ni à lui-même ni au parti dont il est l'un des esprits dirigeants en brisant entre les mains de l'île du Cap-Breton cette coupe qui déjà touchait presque ses lèvres. Il lui sied mal de faire pareille chose et il remettra à l'étude, j'espère, toute mesure qui ne tendrait pas à rendre pleine et entière justice aux braves populations de l'île du Cap-Breton et autres parties de la Nouvelle-Ecosse qui sont privées de chemins de fer.

Nos honorables amis nous ont dit, quand ils siégeaient dans l'opposition que notre politique fiscale ne valait rien. Lors de mes débuts à la Chambre on nous disait tous les jours que bien que nous comptions nos surplus par millions, en commençant il y a seize ans par un million et en terminant il y a un an par environ $39,000,000, c'était une simple question de comptabilité, que nous n'avions pas l'argent, que chacun pouvait cuisiner des livres et obtenir un résultat de ce genre. Mais je suis fier de dire que l'an dernier la première année durant laquelle le ministre actuel des Finances (M. White) était chargé des livres du pays et avait une occasion de faire une enquête pour connaître la situation financière du Canada, après avoir fait les investigations les plus complètes, aidé de toute l'aide possible fournie par des experts, appuyé par un ancien ministre des Finances, qui, j'en suis sûr, avait l'œil ouvert pour découvrir toute trace de méfait qu'aurait pu accomplir l'ex-ministre des Finances, après que tout cela eut été fait, après toutes les enquêtes et les investigations et les recherches et tous les moyens employés pour trouver en faute la précédente administration, le ministre des Finances (M. White) a été obligé—je ne dirai pas obligé, j'oserai dire a été heureux de venir déclarer ceci à la Chambre: Après quinze ou seize ans d'administration libérale dans ce pays, après avoir payé toute dette légitime, nous avons un surplus de 39,000,000; il n'y a rien à redire à l'administration, en ce qui concerne les finances, la comptabilité est tenue d'une façon parfaite et nous avons un excédent réel de $39,000,000.

C'est ainsi que nous avons passé les affaires du pays aux mains de nos amis. Dans la dépense de l'argent que nous avons aidé à accumuler, nous demandons simplement qu'on nous rende justice et qu'on nous accorde une équitable proportion de cet argent. Nous ne trouvons pas à redire qu'on dépense une centaine de millions dans la Colombie-Anglaise. Nous ne trouvons pas

à redire qu'on dépense des millions pour le Pacifique-Canadien ou pour toute autre grande entreprise du pays, mais nous voulons que, dans les autres parties du pays, dans les Provinces maritimes, dans les plus anciens centres de colonisation, où nous avons de bons citoyens, aussi bons que dans aucune autre région du pays, aucune politique d'exception ne soit employée contre nous, mais que le parti libéral reçoive le traitement qu'il a mérité par le résultat du travail de ses amis et que l'on distribue d'une manière convenable les deniers que nous avons placés ou aidé à placer entre les mains de l'administration actuelle.

Je dois apporter quelque peu d'attention au discours de l'honorable ministre des Finances (M. White). Il a paru se complaire à adresser des critiques au très honorable leader de l'opposition. Il m'a pas paru satisfait des preuves qui ont été présentées ici à propos de l'élection de la Saskatchewan et de l'influence qu'elle a pu avoir sur la diminution du droit sur le ciment. Peut-être n'en a-t-elle pas eu. Pour moi, je serai fâché de douter d'une affirmation faite par le ministre des Finances (M. White). Je crois qu'il est animé de bonnes intentions, que c'est un homme d'une grande expérience qui a d'excellents sentiments naturels. Mais il est possible qu'un homme soit trompé. Il est possible que d'autres emploient des méthodes obscures et des trucs malhonnêtes. Il est possible de mettre sous les yeux du ministre des Finances des preuves que dans la simplicité de son cœur il croira très plausibles et qui en réalité ne seront pas du tout des preuves. Nous sommes depuis trop longtemps au monde pour croire que le grand artiste qui était chargé de l'élection de la Saskatchewan aurait demandé au ministre des Finances de faire cette diminution dans le tarif sans lui donner quelque bonne raison. Ce grand chef et j'en ai peur, le maître du Gouvernement, était trop adroit, trop fin calculateur, pour penser qu'il serait de quelque utilité de s'adresser au ministre des Finances pour lui demander une diminution sans lui donner de preuve et une preuve évidente et plausible qu'on pourrait soumettre à la Chambre, au moment décisif. Je peux me représenter ce maître de l'administration, cet artiste, se rendant dans les Boards of Trade, dans les associations ou les sociétés de construction et leur dirent: Je suis ici pour quelque chose, je suis ici pour aider à faire une élection et pour la gagner. Je dois avoir quelque chose d'extraordinaire dans la province.

Je dois avoir une chose qui attirera l'attention du public et une de ces choses serait de diminuer le tarif sur un produit qui entre en abondance pour l'utilité du public de cette province. Précisément, je pense que le ciment serait un bon article. Que diriez-vous d'envoyer au ministre des Finances une résolution demandant que cela soit fait. Excellent. Si c'est nécessaire, nous sommes de lovaux partisans et nous le ferons, mais pensez-vous que M. White croira qu'un tel besoin se fait sentir? S'il le croira? Mais certainement il le croira, c'est un excellent homme, il ignore tout de ces intrigues et il croira ce qu'on lui dira. C'est ce qu'on a fait dans toute l'étendue du pays et cette avalanche de télégrammes et de résolutions est tombée sur la tête innocente du ministre et on a vu hier comme cela avait réussi à la façon énergique dont il a soutenu cette illusion qu'on avait fait entrer dans son esprit.

M. PELLETIER: L'honorable député prétend-il que cela a été réellement fait ou suppose-t-il seulement que cela a pu se faire?

M. GRAHAM : Tout ce qu'il est possible de faire est habituellement fait par le ministre des Travaux publics.

M. McKENZIE: Si mon honorable ami le ministre des Postes m'avait demandé comment il serait possible de faire cela dans le département des Postes, je lui dirais : Certainement sans la moindre difficulté. Mais je ferai cette différence entre les deux ministères, à savoir que l'honorable ministre des Finances ne saurait pas que la chose s'est produite, mais que le ministre des Postes attendrait la lettre.

M. PELLETIER : Mon honorable ami pense-t-il que c'est une réponse à ma question.

M. McKENZIE : Mon honorable ami, le directeur général des Postes, pensait plutôt à tendre un piège qu'à poser une question.

M. PELLETIER: Ce n'est pas une réponse.

M. McKENZIE: Je suis un peu vieux pour tomber dans ses pistes de lapins.

M. WHITE (Leeds): Je ne voudrais pas interrompe mon honorable ami, mais s'il veut me le permettre je voudrais lui poser une question. Que pense-t-il de la correspondance avec le directeur général de la compagnie de ciment? Est-il aussi d'accord avec les ministres?

M. GRAHAM: C'est un fameux tory et il l'a toujours été.

M. McKENZIE: Je n'ai pas l'honneur d'être un ami intime du ministre des Finances, mais je suis très lié avec le directeur de la compagnie de ciment.

Quelques DEPUTES: Très bien, très bien.

M. McKENZIE: C'est un jeune homme très capable que nous avons formé à Cap-Breton.

M. GRAHAM: Et à Brockville.

M. McKENZIE: Je crois qu'il est originaire de Brockville. J'ai fait bien attention à sa réponse et je n'ai rien compris dans ses lettres qui puisse amener à la conclusion qu'à tirée le minstre des Finances. Je ne pense pas qu'il admette à aucun moment, autant que j'ai pu comprendre ses lettres, qu'il n'était pas en état de fournir les matériaux ou qu'il n'en avait pas à fournir. Je crois que d'après le discours du ministre des Finances je comprendrais qu'il n'avait pas de ciment à livrer, mais ce que j'ai lu des lettres du directeur de la compagnie ne m'a pas permis d'arriver à cette conclusion. Peut-être l'honorable ministre des Finances a-t-il reçu du directeur d'autres renseignements que ceux qu'il a fait insérer aux Débats. Si c'est le cas, nous ne sommes pas capables de les apprécier comme preuves, mais dans ce qu'il a dit, il n'y a rien qui prouve un besoin pressant. Je ne crois pas, monsieur l'Orateur, que de tout cela, on ait pas pu faire une cause relativement aux personnes qui avaient besoin de ciment dans l'Ouest, parce que l'honorable ministre des Finances a parlé au nom des entrepreneurs et des constructeurs et nom des consommateurs ordinaires qui demandent en général une petite provision de ciment. J'admets que ces grands entrepreneurs sont des gens d'affaires, qu'ils suivent le marché et qu'ils font des provisions d'avance pour leurs grands travaux et qu'ils ont passé des traités pour la fourniture du ciment.

Je crois ne pas trop m'avancer en disant que les compagnies de construction de pavages ont passé des traités de ciment avec des manufacturiers de Montréal ou d'ailleurs qui fabriquent pour les consommateurs. Permettez-moi de dire au ministre des Finances—c'est un avocat—que si les lettres parlent des pertes du constructeur, cela signifie la perte et le danger de ceux qui ont entrepris de délivrer les produits; s'ils ne les fournissent pas, ils auraient à en supporter la perte et indemniser la personne qui comptait sur eux pour faire leur part dans l'entreprise. S'il était nécessaire de s'adresser aux Etats-Unis pour l'exécution des travaux de l'entreprise ils avaient parfaitement le droit de le faire. Nous avons des exemples de cette sorte d'affaires au Cap-Breton quand la Dominion Coal Co. ou la Nova Scotia Steel Co., par suite de la pression de leurs affaires étaient incapable de fournir les rails ou du charbon et furent obligées de s'adresser aux Etats-Unis pour exécuter leurs traités. Jamais ces compagnies n'ont pensé à s'adresser au Gouvernement pour leur demander de faire disparaître le tarif.

Il y a peut-être eu une autre illusion dont le ministre a été victime. Il est possible que ces coalitions et ces trusts se soient entendus avec les entrepreneurs pour soulever un incident afin d'effrayer le ministre en leur disant: "Nous savons que nous avons à vous payer la différence pour toute perte que vous pouvez subir, mais nous n'avons pas envie de payer un droit pour importer ce ciment et si vous criez assez fort, il entrera en franchise." Il est bien possible qu'on ait joué ce tour au ministre et qu'on l'ait persuadé de permettre l'entrée en franchise avant qu'on ne lui ait mis sous les yeux aucune preuve. Mon honorable ami (M. White) n'est pas un enfant, il sait ce qui se passe dans ce monde, et il connait les institutions de notre pays au point de vue civil ou militaire et il sait que les boards of trade sont les corps les plus faciles à illusionner qui existent sur la terre. S'il y a quelque chose à quoi je voudrais faire très peu attention, c'est bien une résolution de board of trade. Ces corps constitués sont bien composés des gens les moins capables de représenter le peuple avec leur irresponsabilité qu'on ait toléré au pays. Un ou deux membres peuvent adopter une résolution, un seul peut la proposer et la seconder, et il peut la signer comme président et l'envoyer au ministère.

L'honorable ministre n'a pas autre chose et, cependant, il a courage de dire: "Où est l'honorable député de Saskatoon; je le défie de combattre la résolution adoptée par les membres de la chambre du commerce".

Malheureusement pour mon honorable ami, s'il allait à Saskatoon pour se renseigner auprès de ses prétendus membres, il n'en trouverait pas un seul qui osât prendre sur lui la responsabilité de dire qu'il ait jamais entendu parler d'une chambre de commerce dans cette localité. Ce sont des preuves de cette nature que l'on apporte à la Chambre. A la séance d'hier, on a reproché à l'honorable chef de l'opposition, avec de grands éclats de voix, de faire des affirmations risquées, sans avoir autre chose pour les appuyer que des extraits de journaux. L'honorable ministre des Finances me permettra de lui dire que je n'ai jamais vu un chiffon de papier de moins de valeur qu'une résolution d'une chambre de commerce et, cependant, c'est la seule chose sur laquelle repose son grand plaidoyer d'hier. Je rappellerai la part prise par le Gouvernement dans cette accumulation de preuves jetées à la tête du ministre des Finances par le chef astucieux qui opérait à distance et dont le rire sarcastique ne pouvait être aperçu par le ministre-enfant, honnête et bien intentionné, qui administre le département des finances. (Protestations à droite.)

M. McKENZIE: Je retire le mot "ministre-enfant" et je dirai le "jeune ministre". S'il m'échappe quoi que ce soit de nature à atteindre la réputation du ministre, il peut être certain que c'est sans mauvaise intention de ma part. Je pourrais lui indiquer de

nombreuses sources d'informations auxquelles il aurait pu puiser en toute confiance. Pourquoi n'a-t-il pas consulté ses partisans politiques dans l'Ouest? Il serait naturel de supposer que dans le règlement d'une question aussi grave, le ministre des Finances eut consulté les représentants ministériels de ces provinces. Il y a aussi les conseillers municipaux qui sont des représentants responsables du peuple. Il y a les législatures provinciales; il y a le gouvernement du Manitoba qui est en communauté d'idées avec le Gouvernement d'Ottawa. Pourquoi ne les a t-il pas consultés?

Si je m'adressais à un jury je lui dirais que le ministre des Finances n'a pas le droit aux excuses qu'il exigeait hier. Lorsqu'il étudiera à tête reposée les preuves qu'il nous a soumises hier, il conviendra qu'il est bien loin d'avoir droit à des excuses.

Je m'étais proposé de relever le ton léger sur lequel le ministre des Finances a traité cette question et les manières cavalières qu'il a prises envers l'opposition. Je lui ferai observer que je suis un plus vieux parlementaire que lui et que ni lui ni ses collègues ne peuvent se permettre de traiter cavalièrement des questions d'intérêt public. Un membre irresponsable d'une chambre de commerce peut se permettre cela, mais un ministre des Finances, traitant une question d'intérêt public, doit se tenir dans des limites bien définies et sa jactance d'hier cadre mal avec la dignité de la position qu'il occupe.

Il n'est pas toujours prudent de forcer son talent et le ministre des Finances peut être un excellent financier, sans rien avoir d'un Mark Twain. Quand il se mêle d'être sarcastique, il me rappelle les gauches cabrioles d'un éléphant sur le perchoir d'un poulailler.

M. BURNHAM : Puis-je poser une question?

M. McKENZIE : M'as-tu découvert, oh ! mon ennemi?

M. BURNHAM : L'honorable député parle des cabrioles d'un éléphant sur le perchoir d'un poulailler. A-t-il jamais vu un éléphant dans un poulailler?

M. McKENZIE: Non, mais j'ai vu des choses tout aussi étranges. Le persiflage du ministre des Finances m'a rappelé aussi qu'un jour l'honorable Joseph Howe disait que ce serait faire preuve de bien de peu de goût que de se moquer d'un homme à la jambe de bois, parce qu'il boiterait, mais que si un homme avec une jambe de bois prétendît danser une gigue écossaise ou exécuter la danse des épées, il s'exposait au ridicule. En affectant de traiter cavalièrement le chef de l'opposition, le ministre des Finances s'est mis hier dans la position d'un homme avec une jambe de bois, entreprenant de danser une gigue écossaise.

Dans son discours d'hier, l'honorable ministre des Finances a posé un principe nouveau, concernant la politique commerciale de ce pays. J'ai toujours compris que tous les hommes d'Etat canadiens s'entendaient pour déclarer que ce serait une excellente chose pour le Canada de faire du commerce avec tout pays étrangers, dans les conditions les plus avantageuses possibles, et que nous devrions faire tout en notre pouvoir pour établir d'excellentes relations commerciales avec les Etats-Unis ou avec tout autre pays. Mais hier le ministre des Finances a posé un principe nouveau ; un nouveau prophète est apparu sur la scène et a proclamé une loi nouvelle. L'honorable ministre déclare qu'il nous est impossible de faire un commerce légitime avec un pays étranger, sans avoir à franchir un mur artificiel. Je ne sais pas ce qu'il a voulu dire par là, mais pour être absolument juste à son égard, je citerai ses propres paroles, telles qu'elles sont rapportées à la page 116 des *Débats*.

M WHITE (Leeds): Réglons cette question dès maintenant Quelle objection mon très honorable ami (M Borden) et tous les membres de la droite avaient-ils à la convention douanière? Nous ne voulions pas de cette convention parce qu'elle tendait, entre autres choses, à nous assujétir, en matière douanière, à la grande nation voisine. Pas un homme de bon sens au Canada ne peut avoir d'objection à acheter ou à vendre aux Etats-Unis, pourvu qu'on le fasse par-dessus le mur tarifaire qui a été érigé en conformité des besoins respectifs de chaque pays. Si mon honorable ami désire acheter quelque chose aux Etats-Unis, je n'y vois pas d'inconvénient, pourvu qu'il acquitte les droits, mais je ne veux pas d'une convention qui remettrait au congrès des Etats-Unis le soin de déterminer notre tarif à l'égard d'une liste aussi importante de produits du pays

Que faut-il entendre par ce mur qu'il faut franchir? Le mineur qui paie trente ou trente-cinq pour cent de droits sur les objets de première nécessité, doit-il s'entendre qualifier de mauvais citoyen, s'il veut obtenir ces marchandises des Etats-Unis, sans payer de droits? Le ministre des Finances a-t-il voulu laisser entendre qu'en dépit de toutes les offres que pourrait nous faire un pays étranger, pour sa part, il est bien décidé à maintenir un mur entre le Canada et ce pays? Est-ce là tout l'encouragement qu'il donne à ceux à qui le coût de l'existence impose déjà de si lourds sacrifices?

J'espère que l'honorable député de Red-Deer se portera un jour à l'assaut de ce mur et qu'il l'ébranlera si fort que le ministre des Finances regrettera d'avoir voulu mettre de pareils obstacles au commerce.

M. WHITE: Mon honorable ami serait-il en faveur d'un nouvel abaissement des droits sur le charbon?

M. McKENZIE: Tout en désirant voir le mineur obtenir les choses nécessaires à la vie, au plus bas prix possible; je serais reconnaissant à l'honorable ministre des Finances, s'il élevait de quelques pieds le mur par-dessus lequel le charbon étranger pénètre dans ce pays. A l'heure présente, nous importons annuellement 15 ou 16,000,000 de tonnes de charbon des Etats-Unis au détriment du charbon canadien. Je ne crois pas cependant que l'honorable ministre se décide à élever les tarifs.

Il nous dit de lire son discours du 26 novembre, pour connaître son attitude sur cette question. Il déclare que ses intentions sont bonnes et qu'il espère les mettre à exécution plus tard, si l'on veut lui faire confiance. Son discours se résume à ceci:

"Vous n'avez pas autant de chances avec les libéraux qui font cause commune avec le pauvre peuple; mai je suis pour les coalitions; je veux un mur autour du pays; lorsque l'occasion s'en présentera, je remplirai mes promesses, un jour que la vigilance des libéraux ne sera pas en éveil; dans le moment, je suis surveillé de trop près."

A propos de cette perpétuelle muraille de Chine dont le ministre des Finances veut entourer le Canada, je rappellerai la doctrine de ses prédécesseurs. Sir John Macdonald déclarait que si les Etats-Unis voulait conclure un traité, le Canada serait disposé à les entendre, mais que s'ils entendaient maintenir un tarif élevé, le Canada userait de réprésailles. Un autre ministre des Finances conservateur, l'honorable député de Toronto-nord, disait exactement la même chose. Au Canada, comme partout ailleurs, la tendance est à une modification des tarifs. S'il en est ainsi, où se trouve l'honorable ministre des Finances avec la muraille de Chine?

M. WHITE: Mon honorable ami aura-t-il l'obligeance de citer ce qui vient après le mot "mur"?

Mr. McKENZIE: J'ai cité tout le passage, tel qu'il est rapporté dans les *Débats*. S'il est susceptible d'une autre interprétation, je serais reconnaissant à l'honorable ministre de nous l'indiquer et de faire disparaître ce mur qui lui barre la route.

M. WHITE: Si mon honorable ami veut relire ce passage; il verra qu'il représente, en substance, ses propres opinions.

M. McKENZIE (lisant):

Pas un homme de bon sens au Canada ne peut avoir d'objection à acheter ou à vendre aux Etats-Unis, pourvu qu'on le fasse pardessus le mur tarifaire qui a été érigé en conformité des besoins respectifs de chaque pays

M. WHITE (Leeds): En conformité des besoins.

M. McKENZIE: Voila ce que je n'admets pas. Dans l'ordre naturel des choses, il ne devrait pas y avoir de mur du tout.

M. WHITE: Comment prélèveriez-vous le revenu nécessaire à l'administration des affaires du pays?

M. McKENZIE: J'ai dit que, dans l'ordre naturel des choses, le commerce devrait être libre. Je suis d'opinion que le revenu doit être prélevé par le moyens qui nous employons actuellement. Mais le mur ne devrait pas être plus élevé qu'il n'est absolument nécessaire pour le revenu. Le parti libéral a toujours eu pour règle de laisser les théories de coté, pour s'en tenir aux faits et aux conditions existantes. Ces conditions peuvent être telles que les théories n'y trouveraient pas leur application; ces conditions existent au Canada, mais je n'admets pas que l'honorable ministre qui, plus que tout autre, a charge de la politique fiscale du Canada, déclare qu'il faut nécessairement maintenir une muraille élevée autour du pays et que nous ne pouvons pas faire un commerce légitime sans escalader cette muraille.

On nous a dit aujourd'hui qu'on importait en franchise une grande quantité de fil à clôture. En quelle posture se trouvent ceux qui nous occupent? Que dire de la théorie que prêchs l'honorable ministre? On ne saurait les importer au Canada sans payer le droit douanier sous peine de s'exposer à ce qu'on les confisque, s'il fallait en croire mon honorable ami.

Avant de terminer, je tiens à dire quelques mots au sujet de l'amendement soumis à la Chambre. J'estime que cette question de la manière dont s'est faite l'élection de Macdonald revêt un caractère tel que je puis m'adresser en toute confiance au Gouvernement et, en particulier, au premier ministre, et faire observer que si les faits exposés à la Chambre sont exacts et que si ces déclarations assermentées exposent le cas tel qu'il existe réellement, le Gouvernement devrait prendre les mesures les plus énergiques pour enrayer ces manœuvres condamnables. Il ne siéra pas à l'honorable premier ministre de tenir l'attitude qu'il a prise hier lorsqu'on a exposé les faits à la Chambre, car, bien qu'on n'ait pu donner lecture des affidavit en question, le très honorable chef de la gauche (sir Wilfrid Laurier) en a fait connaître la substance à la Chambre. Tout ce que le très honorable premier ministre a daigné faire, ce fut de dire: Dans le passé vous avez tenu la même conduite. Il me semble que ce n'est pas l'attitude que doit prendre l'honorable premier ministre dans une question de cette nature.

L'honorable représentant d'York-nord (M. Armstrong) vient de nous parler de la

responsabilité qui incombe à la population du Canada de donner un exemple salutaire aux immigrants qui nous arrivent de partout. Je tombe parfaitement d'accord avec lui sur ce terrain. Cependant, j'estime que le seul moyen que nous avons de créer une bonne impression sur l'immigrant, c'est de lui faire voir le respect que nous avons pour la loi et l'ordre qui doivent exister en ce pays. Si nous qui professons la religion du Christ et qui avons le privilège de jouir des résultats de centaines de siècles de civilisation permettons qu'on fasse fi de la loi et qu'on emprisonne les citoyens en cette façon sommaire et tyrannique, quel exemple donnerons-nous aux immigrants qui débarquent sur nos plages? Mon honorable ami de Kingston (M Nickle) a dit que tous nos efforts devraient tendre à façonner à nos mœurs et à nos coutumes les immigrants qui arrivent au Canada.

Allons-nous atteindre ce but en leur enseignant qu'on s'expose à l'emprisonnement si l'on ose exprimer son opinion? Il est nombre de personnes au pays qui ne comprennent pas ce qui s'est passé et pourquoi toute cette difficulté se produit aujourd'hui. Si l'on en croit mes paroles, on fera connaître par toute la division électorale que j'ai l'honneur de représenter ainsi que par tout le pays la nature de ce prétendu crime. On peut n'y pas attacher d'importance et croire que cela importe peu après tout, mais au moins que les ministres fassent connaître la nature du délit.

L'un des premiers principes qui règlent le droit des citoyens en ce pays, c'est que tout homme doit jouir en paix de ses privilèges et compter sur l'Etat pour protéger sa liberté et ses biens jusqu'à ce qu'on ait établi au moins une preuve *prima facie* donnant à supposer qu'il a transgressé la loi et qu'il s'est exposé à des poursuites.

On nous a dit et répété qu'au cours de cette élection on avait arrêté des gens sous le simple prétexte qu'ils avaient violé les dispositions de l'article 269 du statut relatif aux élections. Je tiens qu'il est de mon devoir de mettre sous les yeux de mes électeurs et sous ceux des contribuables du Canada ce qu'édicte véritablement l'article 269 de ce statut. Ceux d'entre nous qui appartiennent au barreau, à l'instar d'autres personnes qui peuvent s'imaginer qu'il s'agit d'une affaire bien simple, savent ce que stipule l'article 269 du statut relatif aux élections; quant aux autres, ils n'ont qu'à consulter cette loi. Mais des milliers, que dis-je? des millions de gens n'ont aucun accès aux livres de loi. Autant que je sache, tout homme au Canada devrait avoir l'occasion de connaître ce que décrète cet article et, par suite, quelle est la nature de l'accusation portée contre ces personnes dont nous nous occupons. Lisons l'article 269:

Quiconque, directement ou indirectement, par lui-même ou par l'intermédiaire d'une autre personne en son nom, emploie ou menace d'employer la force, la violence ou la contrainte, ou menace de causer, par lui-même ou par l'intermédiaire de toute autre personne, quelque mal, dommage, préjudice ou perte, ou de toute manière que ce soit a recours à l'intimidation contre quelqu'un, pour l'induire ou le forcer à voter pour un certain candidat, ou à s'abstenir de voter, ou parce qu'il a voté pour un certain candidat ou s'est abstenu de voter à une élection, ou qui, par enlèvement, séquestration, faux prétextes, artifices ou manœuvres coupables, entrave, arrête ou gêne le libre exercice du droit électoral d'un électeur, ou, par ces moyens, force, induit ou engage un électeur, soit à voter pour un certain candidat, soit à s'abstenir de voter à une élection, est censé avoir commis l'infraction désignée sous le nom d'influence illégitime (undue), et est coupable d'un acte criminel, et est aussi passible, en outre de toute autre peine encourue de ce chef, d'une amende de deux cents dollars, payable, avec dépens, à quiconque en poursuit le recouvrement

2, Est tenu pour faux prétexte, aux termes du présent article, le fait de présenter à un électeur, directement ou indirectement, que le scrutin en usage ou le mode de voter à l'élection n'est pas secret.

Monsieur l'Orateur, vous constaterez que cette infraction se trouve au nombre de celle dont on peut poursuivre la punition. A un certain point de vue on ne la punit pas avec la même sévérité qu'on le fait dans le cas de crimes plus graves; toutefois, vu qu'elle se trouve au nombre des délits dont on peut demander le châtiment, elle compte au rang des crimes les plus sérieux, le meurtre et crime capital, par exemple. La loi relative aux infractions et aux délits telle qu'elle existe au Manitoba ne diffère pas de celle qu'on applique dans les autres parties du Canada. Puisqu'il en est ainsi. je ne puis comprendre comment les magistrats ont pris sur eux de procéder d'une façon sommaire dans les cas que je rappelle. Qu'on me permette de rappeler une disposition relativement nouvelle de la loi.

D'après le statut tel qu'il existe, on doit faire devant un magistrat la preuve de la nature de l'infraction alléguée avant que ce magistrat n'entende les témoins ou ne tienne compte de l'accusation. Les choses ne se passaient pas ainsi autrefois, mais aujourd'hui il faut qu'on interroge des témoins avant qu'un mandat n'émane contre un individu quelconque. L'arbitraire dont on a fait preuve dans toute cette affaire saute aux yeux quand on se rappelle que depuis 1909 la loi du pays porte que nul magistrat n'a le droit de décerner un mandat contre un individu coupable d'un acte criminel si l'on n'a rempli les conditions imposées par l'article 655 du statut tel que modifié. Voici ce que décrète, ain-

si que je l'ai dit, cette disposition adoptée en 1909 :

En recevant une plainte ou dénonciation de ce genre, le juge de paix entend et pèse les allégations du plaignant et s'il est d'avis qu'il y a lieu de le faire, il lance une sommation ou un mandat selon le cas et la manière ci-après mentionnée

3. Le juge de paix possède relativement à pareille audition le pouvoir d'assigner des témoins et de les forcer à rendre témoignage, ainsi qu'il est prévu dans la XIVe partie.

4. Les dépositions des témoins, à chaque audition, sont données sous la foi du serment et le témoignage de chaque témoin est couché par écrit sous forme de déposition et subordonnément aux dispositions de l'article 688 qui, dans la mesure où elles sont applicables, s'appliqueront à chaque audition. Cette déposition est lue au témoin et signée par lui ainsi que par le juge de paix

Voilà, monsieur l'Orateur, la procédure qu'on aurait dû observer avant de priver un citoyen de sa liberté. Le statut contient une disposition qui stipule en toutes lettres qu'aucune procédure en loi, bref d'assignation ou de comparution peut être requise en blanc. Le bruit a couru—bien que cela ne soit clairement prouvé—qu'on a envoyé des constables au Manitoba au cours de cette élection. Ils avaient des mandats d'arrêt en blanc dans leurs poches. Si cela est vrai on a accompli un acte abominable et qui révolte tout citoyen non préjugé de ce pays. Si cette affirmation contient un code de vérité, il incombe au Gouvernement d'éclaircir ce point. On n'aurait pas dû prendre des procédures semblables contre quelqu'un, si l'on n'avait des preuves de l'offense du dit allégué. C'est une disgrâce pour un pays comme celui-ci qu'un tel état de chose se produise. Nos amis de la droite—et quelques-uns des ministres, j'ai le regret de le dire—se sont moqués de cette affaire et ont avalé la pilule comme si elle eût été dorée, mais ils finiront par ce rendre à l'évidence. Il peut être fort bien pour eux de rire, mais les partisans honnêtes qu'ils comptent au pays n'approuveront pas l'attitude de leurs chefs. Si le Gouvernement veut compter de bons citoyens au Canada et mériter le respect du peuple pour les lois que le Parlement édicte, que les ministres commencent à respecter eux-mêmes la loi. A quoi sert-il d'avoir des lois si le Gouvernement est prêt à les ignorer et à priver les citoyens de leurs droits et de leurs libertés en contradiction flagrante de la loi qu'il à lui-même édictée? J'estime que cette question mérite l'attention la plus sérieuse et que le Parlement et le Gouvernement devrait s'enquérir de tout ce qui s'y rattache, afin de protéger l'honneur et la dignité du pays qui sont en jeu. J'ose espérer qu'on ne fera rien pour empêcher que l'on fasse l'enquête la plus sérieuse dans le cas de ces accusations.

Je vous remercie, monsieur l'Orateur, ainsi que les membres de cette Chambre pour l'attention que vous m'avez prêté. J'ai confiance que nos dlibérations à la prochaine session rapporteront des fruits considérables au pays.

M. R. I. BALL (Grey-sud): Je saisis avec joie l'occasion de prendre la parole en cette enceinte pour discuter les questions générales que contient le discours du trône. Je suis heureux d'apprendre que l'état des affaires du pays est prospère et plein de promesses. Il y a un peu plus d'un an on craignait que certaines circonstances ne missent des entraves à notre prospérité grandissante, mais le verdic du peuple a prévenu cette calamité, et le vieux régime inauguré en 1878 et qui avait été quelque peu ignoré, a ramené la paix et la tranquillité. Ainsi que l'a dit l'honorable membre de la gauche, qui vient de reprendre son siège, nous devons avoir un tarif de revenu, cela va de soi. Cependant, je suis convaincu qu'il nous faut également un tarif pour d'autres fins. Si toutes les autres nations avaient le libre-échange, il se pourrait que le Canada agit sagement en adoptant cette politique, mais ce n'est pas ce qui existe. Nos voisins du Sud ont un tarif élevé ; c'est une muraille contre nous et contre les autres pays; il est évident que nous devons établir un tarif pour réglementer généralement le commerce. Si nous espérons devenir une grande nation industrielle, nous devons prendre des moyens arrêtés pour promouvoir nos industries. Si nous avions écouté l'appel qu'on nous faisait l'an dernier et si nous avions adopté la réciprocité, nos marchés auraient été inondés des produits de nos voisins. Dans le passé le libre-échange a pu être avantageux à l'Angleterre au cours de cinquante ou de dix ans, mais ce qui était bon hier peut n'avoir aucune valeur aujourd'hui, l'état de chose étant changé. Les ressources de la grande république qui nous touche au sud, bien qu'immenses, s'épuisent tous les jours au point que son gouvernement a jeté les yeux sur les richesses du Canada, cherchant à bénéficier des vastes ressources naturelles que nous possédons, dans le but d'augmenter ses propres revenus.

Si cela était arrivé, le Canada, ainsi que l'ont dit M. Taft et l'ex-président Roosevelt, se fût trouvé dans la dépendance des Etats-Unis. Tel est aussi l'avis exprimé par M. Wilson, qui vient d'être élu président. Le tarif est donc chose qui ne saurait être supprimée; la meilleure preuve qu'on en ait, c'est que les libéraux qui se faisaient forts avant leur avènement au pouvoir, en 1896, de faire disparaître jusqu'au dernier vestige de la protection, n'ont

modifié que fort légèrement le tarif durant leurs quinze années d'exercice du pouvoir. Un remaniement convenable peut devenir nécessaire de temps à autre, mais on considère encore l'existence d'un tarif comme essentielle.

Nous sommes fort heureux de savoir qu'un plein succès a couronné les efforts des cultivateurs et que dans l'Ouest aussi bien que dans l'Ontario et les anciennes provinces, la prospérité et le développement se manifestent d'une multitude de manières satisfaisantes. Je crois que la question de la réciprocité commerciale est toujours pleine d'actualité; elle l'est pour nombre de députés de la gauche; et je considère que l'on a encore autant de raison que l'an dernier d'en aborder la discussion. Plus les gens seront éclairés sur le sujet, mieux cela vaudra; car plus on fera de lumière sur la question, plus les gens y seront contraires.

L'an dernier, il est vrai, certains inconvénients se manifestaient dans l'Ouest, mais je suis certain que la majorité de ces inconvénients était attribuable aux membres de la gauche. Quinze années d'exercice du pouvoir leur ont donné amplement le temps d'améliorer les moyens de transport de l'Ouest; cependant, ils n'ont pas su faire face aux conditions nouvelles qui s'offraient en cette partie de notre territoire. L'ancien gouvernement ne sut pas se tenir au niveau du progrès qui s'accomplissait dans la région, et c'est au cabinet conservateur qu'incomba la tâche de pourvoir convenablement aux besoins de l'Ouest. La meilleure preuve est dans la gestion du Grand-Tronc-Pacifique, puisque l'on a négligé la partie de ce chemin de fer qui aurait dû être construite.

On constate, monsieur l'Orateur, que nos industries grandissent et sont de plus en plus florissantes. Bien que l'industrie de l'ameublement—c'est celle dont je m'occupe—ne fût pas de même que certaines autres, visée par la convention douanière, les industries se sentirent pris d'un doute, d'une incertitude qui les empêchèrent d'accroître comme ils auraient aimé le volume de leurs affaires. Dès que la convention eut été rejetée, la confiance revint, et depuis les gens sont pleins d'un espoir toujours grandissant, certains qu'ils sont que leurs placements et leurs entreprises ne courent plus aucun danger.

J'habite Hanover, ville que caractérise l'esprit d'entreprise, et centre important de l'industrie du meuble. Pour ma part, à l'époque où l'on agitait la question de la réciprocité, j'hésitais beaucoup à étendre le champ de mon industrie, car je ne savais pas à quelle concurrence j'aurais pu me trouver en butte de la part des Américains. A l'heure actuelle, en dépit d'un droit de 35 p.c., les Etats-Unis exportent au Canada pour plus d'un million de meubles. L'effet de la convention douanière préoccupait au plus haut point les fabricants de meubles. Depuis que le projet est rejeté, la confiance règne dans ma ville—je crois qu'il m'est permis d'en parler tout particulièrement—et ceux-là mêmes qui ont voté pour la convention, mais qui, au fond, y étaient opposés, se félicitent maintenant du résultat de l'élection de 1911.

On s'imagine parfois que patrons et ouvriers ont des intérêts contraires : quoi qu'il en soit, les uns et les autres furent unanimes à repousser la convention douanière; la question préoccupait les industriels tout autant que nous-mêmes. Les maisons qu'ils habitaient dans la ville leur appartenaient : ces immeubles acquéraient chaque jour une valeur de plus en plus grande que la stagnation des affaires eût amoindrie ; peut-être même ces gens eussent-ils été obligés d'aller se chercher de l'emploi ailleurs. Le rejet de la convention douanière a donc fait renaître la confiance chez les ouvriers aussi bien que chez les industriels, et aujourd'hui tous les éléments de la société sont heureux et contents.

Il nous fait plaisir d'apprendre que la récolte a été abondante dans l'Ouest et que les producteurs ont pu emmagasiner leur grain en de meilleures conditions que l'an dernier. Le transport s'effectue de façon plus satisfaisante. Grâce aux mesures prises par le Gouvernement, le grain est transporté beaucoup plus rapidement que l'an dernier, et je suis persuadé que si l'on donne au Gouvernement le temps de réaliser ses projets, l'Ouest n'aura qu'à s'en féliciter. J'ai bon espoir que l'Ouest finira par devenir une région industrielle. Il ne devrait pas exister de mésintelligence entre les cultivateurs de l'Ouest et les industriels de l'Est. Nous achetons leur grain; par conséquent, plus nous parviendrons à créer d'industries et plus s'accroîtra la population des provinces de l'Est, plus il se consommera de produits de l'Ouest.

Pour ma part, je considère que les cultivateurs de l'Ouest feraient bien d'adopter un système de culture mixte: l'établissement d'un tel système et la création de grandes industries assureraient infailliblement le plus brillant avenir aux provinces des Prairies. Winnipeg, m'a-t-on dit, occupe le troisième rang parmi les grandes villes industrielles du Canada; c'est une chose que j'ignorais à venir jusqu'à ces temps derniers, alors que mon attention fut appelée là-dessus.

Or, ce qui peut se faire à Winnipeg peut se faire dans d'autres endroits de l'Ouest. Ce qu'il faut de nos jours au Canada, c'est un accroissement de population. Notre pays prend un essor si rapide que nous ne pouvons pas nous procurer assez de gens pour faire nos travaux. Le cultivateur de

l'Ouest et celui de l'Est, le fabricant tous manquent d'ouvriers et le progrès industriel sera lent, j'imagine, tant que la population sera insuffisante.

Je crois qu'on cultive le lin sur une grande échelle dans l'Ouest, qu'on le bat pour en obtenir la graine et qu'on détruit le reste de la plante. Nous importons des Indes orientales notre jute, produit très inférieur à notre ficelle de lin et je me demande pourquoi nous n'établissons pas dans l'Ouest des fabriques de ficelle.

Quant au ciment dont il a beaucoup été question, je suis d'avis que le Gouvernement a eu pleinement raison de dégrever cet article. Les habitants de l'Ouest étaient soumis à un grand désavantage. Je crois qu'à Winnipeg les permis de construction pour l'année courante représentent près de trente millions de dollars et le bâtiment va du même train à Régina, à Saskatoon, à Edmonton et dans d'autres villes de l'Ouest. Afin de permettre l'exécution de ces travaux de construction, il fallait prendre un moyen d'approvisionner les acheteurs de ciment et je suis d'avis que le Gouvernement a suivi la bonne voie dans cette affaire. De ce que le Gouvernement conservateur est censé être protectionniste, il ne s'ensuit pas nécessairement qu'il doive commettre une injustice envers un groupe de la population. Tout gouvernement sensé, libre-échangiste ou protectionniste, adopte ses principes aux besoins divers de la population, et le ministre des Finances et le Gouvernement ont eu parfaitement raison dans l'attitude qu'ils ont prise.

De plus, si l'on consulte les chiffres, on constatera que très peu de ciment a été importé dans Ontario et Québec et dans les provinces de l'Est, de sorte que le dégrèvement du ciment, tout en procurant de grands avantages à l'Ouest, a causé peu de tort aux provinces de l'Est. Nous ne devons pas oublier que c'est sous le régime des libéraux que les concentrations, les coalitions et les trusts ont pris naissance; ils n'auraient pas pu le faire depuis l'avènement du présent ministère, et par conséquent c'est l'ancien Gouvernement qui les a créés.

Quoi qu'il en soit, personne n'ignore que, dans cette partie du pays, l'industrie du ciment est l'objet d'une coalition et il n'y a peut-être pas lieu de s'étonner que les membres de la gauche reprochent au ministre d'avoir abaissé ce droit sur le ciment, vu que la coalition des fabricants de ciment est l'une des œuvres du Gouvernement libéral.

L'industrie du ciment est l'objet d'une coalition et ce sont les coalitions qui fixent les prix. Je crois que si elles se conduisaient bien envers la population, si elles étaient soumises à des lois sages et retenues dans des bornes légitimes, elles pourraient fabriquer à meilleur marché que les particuliers. Elles ont besoin de réglementation, et je trouve singulier que, pendant qu'on débutait cette question de l'autre côté de la frontière, on pouvait acheter le ciment à la manufacture à 60 cents le baril aux Etats-Unis tandis que les manufactures canadiennes exigeaient un dollar. Le mode de fabrication du ciment au Canada doit laisser à désirer. Nos manufactures ne sont peut-être pas modernes, mais il y a une cause de la cherté du ciment et je crois qu'il y a lieu de tenir une enquête sur ce sujet.

Dans la ville que j'habite il y a une manufacture de ciment. Bien que je connaisse pas à fond les modes de fabrication du ciment, il me semble qu'ils laissent à désirer.

Je suis bien aise de constater que la prospérité règne au Canada et j'espère que nos lois seront à l'avenir calquées sur les lois rendues dans le passé.

Quant à la question navale, j'ai cru pendant quelque temps qu'une flotte canadienne serait probablement une bonne chose. J'étais de cet avis il y a quelques années lorsque le calme régnait. Mais il ne règne plus. Il est difficile de prévoir les événements qui se déroulent en Europe où les complications qui surgiront dans la mère patrie. Nous ignorons ce que contiendra la future loi de la marine, mais il n'y a pas de doute, je l'espère du moins, qu'elle sera acceptable aux yeux de la députation.

Nous devons prendre fait et cause pour la mère patrie qui nous a comblés de tant de bienfaits, bien qu'il y en ait qui disent qu'elle n'a rien fait pour nous. Le Canada est grandement endetté envers elle. Nous avons puisé chez elle les ressources financières qui nous permettent de développer ce vaste pays. Nous devons des millions de dollars à l'Angleterre; elle nous a protégés et la flotte que nous pourrions créer lui rendrait peu de services en cas de conflit avec une autre nation. Il nous faudrait des années pour établir une flotte de guerre, nos vaisseaux à peine construits seraient démodés, car je crois savoir que les bâtiments de guerre deviennent inutiles en quelques années. Quelle que soit la loi de marine, je suis bien aise de pouvoir dire que, si elle est tant soit raisonnable, elle aura mon adhésion et je suis d'avis que la population aussi l'approuvera.

M. ROBERT CRUISE (Dauphin): Je n'avais pas l'intention de prendre part au débat, mais vu qu'un électeur de ma circonscription a été arrêté au cours de l'élection récente de Macdonald, je sens qu'il est de mon devoir de dire quelques mots concernant sa réputation. Celui qui a été arrêté est le capitaine W. B. Sifton, de Minnetonas.

Il est tenu en très haute estime dans son comté. Je connais M. Sifton depuis treize

ou quatorze ans, et à ma connaissance il n'a jamais commis d'acte malhonnête. Le pis que je pourrais dire de lui, c'est qu'il est un parfait gentilhomme. M. Sifton a rempli une charge de grande responsabilité pendant plusieurs années sous le gouvernement précédent, et je n'ai jamais pendant tout ce temps entendu de critique à son sujet, soit par les libéraux soit par les conservateurs. J'ajouterai que c'est un des anciens de la province. Il y a plus de trente ans qu'il est établi au Manitoba. Il a habité longtemps sur la côte est du lac Manitoba, mais il y a treize ou quatorze ans environ, il est venu s'établir avec sa famille à Minnetonas, et je le connais depuis ce temps-là. Je pourrais dire aussi en sa faveur qu'il a été question de lui comme candidat possible à la dernière élection.

J'ai cru comprendre, hier, que l'honorable député de Peterborough (M. Burnham) nous a dit que s'il avait été magistrat, ces hommes qui ont été arrêtés dans l'élection de Macdonald auraient été condamnés. Mais, monsieur l'Orateur, l'administration de la justice est pourtant déjà assez mauvaise, et je me demande ce qu'elle serait si mon honorable ami (M. Burnham) était magistrat.

M. BURNHAM: J'ai dit poursuivre, non pas condamner.

M. CRUISE: Je ne veux pas attribuer à mon honorable ami des choses qu'il n'a pas dites, mais c'est ce que j'ai cru comprendre. Voici ses paroles, telles que je les ai notées:

> Je dis que si j'avais été avocat de la couronne, j'aurais poursuivi.

Telles sont les paroles mêmes de mon honorable ami. L'honorable député de Peterborough a aussi prétendu que l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) n'avait pas apporté de preuves bien fortes des actes de corruption dans l'élection de Macdonald. Je ne vois pas quelles preuves plus fortes que les quatre déclarations solennelles de ceux qui ont été arrêtés. Les trois autres, à ma connaissance, sont des personnes honorables, et si leur affidavit ne suffisent pas pour autoriser le Gouvernement à ouvrir une enquête, je ne sais pas ce qu'il faudrait faire.

Ce n'est pas très agréable que d'être arrêté et de marcher dans les rues de Winnipeg entre deux gardiens de la paix à ses côtés, et un autre en arrière, puis d'être mis en prison sans que l'on produise aucun témoin contre vous. J'espère que le Gouvernement fera une enquête complète dans cette affaire, la conduira comme ce doit **être, et veillera à ce que les citoyens du Manitoba soient traités avec justice à l'avenir. C'est aussi le temps de dire, je** crois, que lorsque le gouvernement actuel **du Manitoba fera ses élections générales, les électeurs montreront qu'ils ne tolère-**

ront plus des choses comme celles qui ont eu lieu dans la dernière élection de Macdonald.

M. SHARPE (Lisgar): Il y a longtemps que vous nous dites cela.

M. CRUISE: L'honorable ministre des Finances a cru bon de parler de la réciprocité. Si je l'ai bien compris, il a défié les députés de l'Ontario et de Québec de dire qu'ils étaient encore en faveur de la réciprocité. Comme représentant d'un comté agricole du Manitoba, et en ma qualité de cultivateur de l'Ouest, je déclare ici que je suis plus fortement encore en faveur de la réciprocité aujourd'hui que je l'étais il y a deux ans. Il est tout naturel que les représentants des manufacturiers demandent la protection. Ce sont eux qui veulent la protection. L'agriculture est l'industrie la plus importante du pays, et c'est elle qui la première devrait recevoir l'attention du législateur, les cultivateurs devraient avoir libre accès à tous les marchés du monde afin de pouvoir obtenir la pleine valeur de leurs produits.

Je voudrais faire connaître les raisons qui me font être en faveur de la réciprocité. Nous avons un long chemin de fer qui va de l'Atlantique au Pacifique, et que l'on appelle le Pacifique-Canadien. Ce chemin qui a été construit au moyen de subventions en argent, en terres, et avec le crédit du pays a été virtuellement donné à la compagnie du Pacifique-Canadien qui l'exploite et en retire de gros bénéfices.

Nous avons un autre chemin, le Canadian-Northern, qui sera bientôt achevé d'un océan à l'autre, le Transcontinental national traversera aussi bientôt tout le continent. Mais lorsque nous aurons ces trois chemins, aurons-nous la concurrence dans les transports? Il sera facile aux présidents de ces trois chemins de s'allier pour fixer les taux de transport des marchandises. Tout le monde sait que ces taux sont trop élevés dans l'Ouest aujourd'hui, et on n'a pas d'espoir de réduction dans l'avenir.

M. BURNHAM: L'honorable député est-il en faveur de la nationalisation du Grand-Tronc-Pacifique et du Canadian-Northern?

M. CRUISE: Je ne discute pas cette question dans le moment. Ainsi que je l'ai dit, même avec ces trois chemins de fer nous n'aurons virtuellement pas de concurrence. Il y a quatre ou cinq ans on a produit les preuves que des grandes compagnies faisant le commerce de grains à Winnipeg avaient réalisé jusqu'à 16 cents de profit par boisseau sur du blé exporté en Angleterre, lorsque d'après leurs propres témoignages un demi-cent ou un cent et demi aurait été un profit suffisant.

Si nous avions la réciprocité et qu'il fût permis à nos voisins de venir librement

acheter notre blé, quelle en serait la conséquence? Je ne dis pas que tout notre blé passerait au Sud. Ce pays a établi des chemins de fer pour les donner à des compagnies à qui leur situation financière permet d'abaisser leurs tarifs, et ceux de Winnipeg qui s'enrichissent dans la manutention de nos grains pourraient se contenter d'un moindre profit; il s'ensuivrait que nos grains prendraient la même voie qu'aujourd'hui, et nos cultivateurs bénéficieraient de la différence des prix.

Une autre raison qui fait que je suis en faveur de la réciprocité, c'est que, de l'autre côté de la frontière, le blé, depuis dix ans, s'est vendu 6 cents de plus par boisseau que de ce côté-ci.

Il y a à tenir compte de la qualité. Entre notre blé et le blé américain, il existe, à ce point de vue, une différence marquée. Du grain que l'on classe de ce côté-ci comme du n° 3 nord serait de l'autre côté classé comme du n° 1 ou du n° 2 ou du n° 3, et cela fait une différence de 3 à 4 cents par boisseau. Vous pouvez donc dire sans vous tromper qu'aux Etats-Unis le blé, par boisseau, se vend 10 cents de plus que chez nous, et il en a été ainsi depuis dix ans. Il y a aussi l'orge qui, du côté américain, commande un prix de 30, 35 ou 40 cents de plus que de notre côté.

M. SCHAFFNER : En est-il ainsi aujourd'hui? En a-t-il été de même depuis six mois?

M. CRUISE : Je parle de ce qu'a été la moyenne. De l'autre côté de la frontière. L'avoine s'est généralement vendue de 5 à 10 cents de plus par boisseau. A vous qui êtes un homme modéré et qui êtes cultivateur, je vous demanderai s'il y a à s'étonner que nos cultivateurs de l'Ouest réclament à grands cris la réciprocité, ou du moins un marché libre aux Etats-Unis.

M. BURNHAM: Où cela, que l'on a crié ainsi?

M. CRUISE : Il y a deux ans, il est venu de toutes les parties du Canada quatre ou cinq cents cultivateurs qui ont demandé à cette Chambre de leur donner la réciprocité.

Le ministre des Finances, se fait gloire d'avoir reculé les frontières du Manitoba. Je me plais à lui reconnaître ce mérite. Il a dit que par là le Manitoba avait perdu sur la carte son apparence de timbre-poste pour s'élever à celle d'une enveloppe et que, dans cette enveloppe, avait été mise pour ses habitants la somme de deux millions. Je veux bien, mais voilà qui était peu de chose pour cette province. Il a oublié cependant de dire à la Chambre que, par ce règlement, la province perd 8,000.000 d'acres de ses terres marécageuses, rétrocédées au Gouvernement fédéral, qui va les administrer. C'a été là une grave injustice envers les habitants du Manitoba.

Il a de même oublié de dire que l'on a donné à la province d'Ontario une bande de 5 milles de large à travers notre territoire, et un autre de 10 milles pour y établir une ville à l'embouchure de la rivière Nelson. Que s'ensuit-il? Il s'ensuit que la province d'Ontario possède le port de Port-Nelson. Je demanderai à tout homme raisonnable de me dire si c'a été là un règlement équitable pour la province du Manitoba. Aussi, je crois bien qu'aux prochaines élections dans la province, le peuple aura son mot à dire sur cette affaire.

Sans compter que le règlement des frontières du Manitoba a marqué l'heure ou les écoles confessionnelles ont, en quelque sorte, pris pied dans la province. Je demanderais aux loyaux orangistes d'Ontario, qui ont pris une part si active aux dernières élections, qui ont dénoncé le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) comme catholique et comme papiste, comment ils vont avaler cette pilule. La question des écoles du Manitoba était réglée depuis des années; nous étions sensés avoir des écoles nationales, et il faut que nous les ayons. Voici que maintenant la question est réouverte et, pour ne pas les avoir, dans le vrai sens du mot, la province n'en a pas moins, dans la pratique, les écoles séparées.

M. SCHAFFNER: L'honorable député nous dira-t-il quel changement a été fait à la loi des écoles à la dernière session pour que nous ayons aujourd'hui plus qu'avant les écoles séparées?

M. CRUISE: Je n'ai pas la loi sous la main, mais je vais citer un des organes conservateurs connu sous le nom d'"Orange Sentinel". Je ne crois pas que l'honorable député veuille rien nier de ce qui paraît dans ce journal. Il est dit: Les politiques de ce pays ont beau nous opposer le règlement des écoles du Manitoba, il n'y a pas à se cacher que la province a pratiquement des écoles confessionnelles.

M. SCHAFFNER: L'honorable député me permettra-t-il de lui faire connaître la loi? Le seul changement...

M. CARVELL: Vous aurez l'occasion de le faire plus tard.

M. PROULX: L'honorable député de Souris est-il d'avis que la minorité catholique est contente au Manitoba.

M. SCHAFFNER: D'où êtes-vous?

M. CRUISE: La question des écoles du Manitoba a été réglée, il y a des années, et l'on avait pensé qu'elle l'était pour toujours. Si on la pose de nouveau, le peuple devrait avoir une occasion d'exprimer par son vote ce qu'il en pense. Mais elle a été clandestinement soulevée par une résolution de-

mandant une modification à la loi des écoles, et aujourd'hui, pratiquement, nous avons les écoles confessionnelles.

Quelqu'un a dit que les cultivateurs de l'Ouest devraient faire de la culture variée. Tout cela est bien bon, mais où trouveraient-ils à écouler leur produits?

Récemment, je lisais dans un journal que M. Lane, marchand de bestiaux de l'Ouest, avait expédié du bétail à Chicago et payé $60,000 de droits cette année.

(Sur proposition de M. Cruise, la suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.)

La séance est levée à six heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 28 novembre 1912.

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

DEPOT DE RAPPORTS.

Rapport du département du Service naval pour l'année terminée le 31 mars 1912, présenté par M. Hazen.

Rapport du ministère du Travail pour l'année terminée le 31 mars 1912, présenté par M. Crothers.

Rapport du département de l'Agriculture, relatif aux règlements à mettre en vigueur en vertu de la loi sur la destruction des insectes pernicieux, présenté par M. Burrell.

Rapport du ministère du Travail contenant le cinquième rapport du greffier des tribunaux de conciliation et d'enquête, présenté par M. Crothers.

SUITE DU DEBAT SUR L'ADRESSE.

La Chambre reprend la discussion ajournée de la motion de M. Rainville demandant qu'une adresse soit remise à Son Altesse Royale le Gouverneur général en réponse à son discours prononcé à l'ouverture de la session et de l'amendement proposé par sir Wilfrid Laurier.

M. ROBERT CRUISE (Dauphin): Quand j'ai proposé l'ajournement du débat hier soir, je parlais, monsieur l'Orateur, de la question de la culture mixte dans l'Ouest. Les agriculteurs du Manitoba se lancent plus que jamais dans la culture mixte dont ils comprennent les bénéfices et les avantages ainsi que la possibilité qu'ils ont d'augmenter leur fortune et leur prospérité, au point que s'ils se livrent d'une façon trop intensive à cette culture ils inonderont certainement le marché de lenrs produits.

Je voudrais aussi, monsieur l'Orateur, dire un mot du tarif. L'ex-ministre des Finances nous a dit qu'il n'avait pa d'objection à ce que le peuple de notre pays achète ou vende aux Etats-Unis malgré le désavantage d'un tarif élevé. Je ne sais pas comment cela peut cadrer avec le cri de loyalisme qui a été poussé durant la dernière élection. Si un homme peut acheter ses marchandises aux Etats-Unis malgré un tarif élevé et être loyal, je ne vois pas comment il peut échanger les produits de sa ferme sans payer de droit et être encore loyal.

Je suis heureux de savoir que le Gouvernement actuel présente un bill pour modifier la loi des banques. Cela sera d'une grande utilité pour l'agriculteur de pouvoir emprunter de l'argent sur le grain mis en réserve dans son propre grenier. Cela encouragera les agriculteurs de l'Ouest à construire plus de granges pour conserver leur grain sur leur propre terrain et leur permettra de porter leur récolte au marché pendant l'hiver, à l'époque où ils n'ont presque rien autre chose à faire. Cela leur permettra aussi de préparer leur terre durant l'automne pour la récolte de l'année suivante.

Je vous remercie, monsieur l'Orateur et les honorables membres de la Chambre, pour la bienveillante attention que vous avez accordée à mes paroles.

L'hon. ROBERT ROGERS: En vertu des règles de la Chambre, je suis obligé, monsieur l'Orateur, de borner les quelques observations que j'ai à présenter, cet après-midi, à l'amendement qui nous est soumis, tel qu'il a été proposé par le très honorable leader de l'opposition et secondé par son premier lieutenant, l'honorable député d'Edmonton. Cet amendement a particulièrement trait à deux élections partielles, dont l'une a eu lieu dans la circonscription de Richelieu, dans la province de Québec et l'autre dans la circonscription de Macdonald, dans la province de Manitoba. Quant aux élections qui ont eu lieu dans d'autres parties du Canada, qu'il me soit permis de dire qu'en conformité des règles de la Chambre, je me propose très prochainement de faire connaître les moyens employés par les amis des honorables députés de l'opposition dans certaines autres régions du Canada où la loi et la justice britanniques ont été violées de telle manière qu'on n'en avait jamais entendu parler auparavant dans tout l'empire.

Au sujet de l'élection de Macdonald, je consens volontiers, soit dans cette Chambre, soit en dehors, à parler du résultat de cette élection particulière, à l'analyser et à le discuter. Je n'ai pas été très surpris des

observations faites par l'honorable député qui a proposé l'amendement parce qu'elles témoignaient de son désappointement et même de la souffrance qu'il éprouvait à discuter le résultat de la défaite écrasante que ses amis et lui-même ont subi, grâce à l'intelligence des électeurs de cette circonscription. Je comprends très bien qu'il était très pénible pour le très honorable leader de l'opposition et pour ceux qui l'entourent de se rendre compte que le temps est fini où ils pouvaient abuser d'un certain nombre d'électeurs intelligents dans une circonscription quelconque du Canada. Le vieux jeu avec lequel ils ont eu du succès pendant quinze ans a été découvert et ne peut pas continuer plus longtemps. Ils l'ont essayé dans la circonscription de Macdonald, mais ils n'ont pas réussi. Ils sont allés là, c'est vrai, sous des apparences respectables, pour discuter la grande question de la réciprocité, mais leur espoir de succès ne reposait pas sur la possibilité qu'ils avaient de faire comprendre au groupe d'agriculteurs de cette région du Canada que la réciprocité avait des avantages pour eux. Leur espoir de succès reposait sur leurs efforts en vue de reprendre leurs anciens moyens, sur leur croyance que les circonstances et les conditions de la localité seraient telles que leurs manœuvres pourraient les faire triompher. Ils se sont rendus dans cette circonscription en sachant parfaitement que c'était une circonscription composée de différentes races, croyances et nationalités et ils recommencèrent leur ancien système de faire appel aux passions et aux préjugés des électeurs. Mais ils ont vu leurs efforts inutiles. Dans cette lutte, des circulaires en abondance et des tonnes de brochures électorales ont été envoyées par les amis de nos honorables collègues et on y faisait appel à toutes les passions de l'électorat.

Je ne veux pas ennuyer la Chambre en lui donnant lecture d'un grand nombre de ces articles, car si je me mettais à lire un quart de ces articles, je pourrais occuper le temps de la Chambre depuis aujourd'hui jusqu'à nos vacances de Noël. Je lirai néanmoins une partie de ce qui a été publié dans la campagne pour atteindre les catholiques romains, deux jours avant les élections. Cet écrit porte la marque et le titre du journal libéral français de la ville de Winnipeg et il dit pourquoi le candidat du parti conservateur, M. Morrison, devrait être battu dans la lutte. Voici dans quels termes on s'adresse aux électeurs français de cette circonscription:

Pourquoi il faut battre Rogers et son candidat orangiste dans Macdonald le 12 octobre.

(Le " Soleil de l'Ouest ", 26 septembre 1912.)

L'élection qui doit avoir lieu dans le comté de Macdonald le 12 octobre emprunte aux circonstances actuelles une importance toute particulière. Comme presque toujours les nôtres auront à considérer les intérêts religieux aussi bien que les intérêts matériels. De jour en jour il se fait une lumière qui doit nous éclairer sur le premier point. L'alliance intime du parti conservateur avec l'orangisme se fait chaque jour plus évidente.

Ce n'est même plus une alliance, c'est l'esclavage des conservateurs sous le fouet des orangistes.

Le mot d'ordre fut donné avant les dernières élections générales par l' " Orange Sentinel " d'avoir à veiller au choix des candidats.

Il n'est donc pas surprenant que M. Morrison soit un orangiste.

Voilà la situation telle quelle a été faite par l'organisation conservatrice. Ceux des catholiques qui pouvaient aspirer à la nomination conservatrice ont été écartés et humiliés. Encore une fois MM. Jos. Bernier et Aimé Bénard vont s'atteler au char orangiste.

Et pourquoi ce zèle? Pourquoi cette bassesse? C'est au moment même où l'hypocrisie des conservateurs éclate dans toute sa hideur; c'est quand la vanité de leurs promesses apparaît à Winnipeg aussi bien qu'à Ottawa au point que les "Cloches" mêmes ne peuvent taire leur indignation, qu'on demande aux catholiques ce nouveau sacrifice dans un comté où ils pourraient faire la loi!

Quelle audace de la part de nos ennemis et quelle honte pour nous!

Car il faut des années d'abaissement pour en arriver à pareil résultat.

N'est-il pas temps de relever la tête?

Ce que nous avons à considérer c'est que le parti conservateur après avoir vécu de l'appui des catholiques, après être arrivé au pouvoir du Manitoba par le concours des nationalistes de Québec, a fait cyniquement banqueroute à toutes ses promesses.

Ce qu'il importe de se rappeler, c'est que l' " Orange Sentinel " déclare un jour que les catholiques du Manitoba n'ont plus rien à espérer et que le lendemain la combinaison Roblin-Rogers se hâte de choisir un orangiste comme porte-drapeau. Et nous disons, sans crainte de soulever aucun mécontentement chez les gens qui se respectent qu'il importe de punir la fourberie conservatrice.

Il faut donner une leçon à Rogers qui s'est moqué des nationalistes et qui voudrait encore les exploiter.

Il faut démontrer que pour réussir en politique il faut d'abord être honnête et franc.

Et s'il en est ainsi pour la question religieuse, quelle leçon le Gouvernement ne mérite-t-il pas pour sa conduite sur la question de la réciprocité, des chemins de fer, des élévateurs et de la marine.

Les pertes énormes causées aux cultivateurs par le refus de la réciprocité grandissent tous les jours. Tout l'or que les manufacturiers pourront jeter dans une élection ne les effaceront pas. Quelques piastres pour acheter une conscience ne consolent pas de la perte d'une forte partie de la récolte.

Et l'impuissance du Gouvernement à pourvoir aux moyens de transport, d'alléger le fardeau des taxes, d'agrandir le marché, que faut-il en dire?

Que faut-il dire de la disposition évidente du gouvernement Borden de donner les mil-

lions du Canada pour la marine anglaise quand tant de besoins se font sentir ici?

Pour sa politique sans foi, pour sa politique ruineuse, pour sa politique fanatique et sans dignité il faut donner une leçon à Rogers en battant Morrison. Il faut encore une fois abattre l'orgueil du battu de la Saskatchewan.

Je fais ces citations pour donner à la Chambre une idée de la lutte engagée par les libéraux dans le comté de Macdonald. Pendant que ces imprimés étaient distribués à profusion parmi les électeurs catholiques, on se livrait à un travail semblable, mais en sens inverse, auprès des électeurs protestants. Les libéraux ont eu recours dans cette élection aux mêmes tactiques qu'ils ont employées dans toutes les élections générales, depuis dix ans. Ils allaient de porte en porte, dire aux électeurs protestants qu'ils manqueraient à leur devoir envers leur religion, en votant pour un candidat choisi par moi et mes amis, sous prétexte que je m'étais toujours montré généreux et trop bien disposé envers la minorité catholique du Manitoba.

Permettez-moi d'affirmer, ici même, que jamais, dans ma carrière politique, en aucune circonstance, j'ai nié cette accusation; en présence de cette Chambre, en présence de tout le pays, j'avoue ma culpabilité sur ce point. Cet aveu me coûte d'autant moins que j'ai l'espoir de ne pas vivre assez longtemps pour qu'il m'arrive de manquer de justice et de générosité envers la minorité catholique de Manitoba, envers la minorité catholique d'aucune partie du pays ou envers aucune nationalité ou croyance dans ce pays.

Non-seulement, on a fait distribuer des imprimés comme ceux que je viens de citer, mais nous avons aussi eu des amis de l'honorable chef de l'opposition, qui se prétendaient envoyés par lui et qui parcouraient le comté en portant la parole en son nom. Permettez-moi de citer quelques-uns de ces discours:

Extrait d'un discours prononcé par M. G. Boyer, M.P., à St.-Eustache, pendant l'élection de Macdonald:

Maintenant, mesdames et messieurs, je vous apporte un message de la province de Québec, la province natale de plusieurs d'entre vous. Vous savez tous que cette province est restée fidèle au grand patriote qui, l'automne dernier, a été renversé du pouvoir par une vague de fanatisme. Plus que jamais, le chef libéral, sir Wilfrid Laurier, est aimé et honoré de tous, conservateurs et libéraux, et à l'heure présente un grand nombre de conservateurs canadiens-français regrettent le malheureux bulletin qu'ils ont déposé contre l'un de leur compatriote, pour lui ravir le pouvoir.

Le message que je vous apporte de la part du grand Canadien-Français qui a jeté le plus d'éclat sur notre pays, c'est que vous accordiez votre appui à sa politique de progrès et de prospérité. Nous devons être fiers de notre race et voter pour l'homme qui a valu une si glorieuse réputation à ses compatriotes. Vous, métis qui m'entendez, n'oubliez pas que dans le passé ce valeureux champion de vos droits a, mainte et mainte fois, dans la Chambre des Communes, exprimé ses sympathies pour votre cause, pendant que les conservateurs faisaient tout en leur pouvoir pour vous ravir ce que vous aviez de plus sacré; ils ont traîné votre chef en prison; ils l'ont trahi, pour le conduire à l'échafaud.

Quand vous marquerez votre bulletin le 12 septembre, rappelez-vous que Riel a été pendu le gouvernement d'Alexandre Morrisson.

C'est sur ce ton que parlait M. G. Boyer, de Vaudreuil. Voici maintenant des déclarations faites par un autre membre de l'opposition, dans un discours prononcé à Notre-Dame de Lourdes, le 10 octobre dernier, en faveur du **candidat oppositionniste:**

Sir Wilfrid Laurier, ce grand homme d'Etat, cet illustre chef du parti libéral, sir Wilfrid Laurier dont tous les Canadiens sont fiers et dont le nom est prononcé avec un légitime orgueil par tous ceux qui ont du sang français dans les veines, a consacré tous les efforts de sa longue carrière à améliorer le sort du cultivateur....

Dieu merci, la cause pour laquelle il a combattu n'a pas péri. Non, la réciprocité n'est pas morte. Les intérêts du cultvateur, dans un pays agricole comme le nôtre, ne peuvent pas être perdus de vue. Ces intérêts peuvent subir de rudes assauts, mais le jour n'est pas éloigné où le champion de la prospérité et de la liberté du cultivateur reviendra à la tête des affaires du pays, plus fort que jamais. C'est en son nom que je m'adresse à vous, cultivateurs de Macdonald. Que votre vote soit un message de sympathie et une preuve de votre coopération dans le combat qu'il livre pour la défense de vos droits. Qu'il ne soit pas dit que des compatriotes français qui l'aiment, l'honorent et le respectent, qui en sont justement fiers, et qui le proclament l'homme le plus éminent de leur race, l'ont déserté juste au moment où il s'occupa le plus activement de leurs intérêts: Que ses compatriotes se rallient autour de lui et luttent à ses côtés, jusqu'à ce que nous puissions l'acclamer de nouveau comme gardien de nos destinées nationales.

Dans ce même discours, l'honorable député de Saint-Hyacinthe disait:

Le parti politique qui a protégé les intérêts des citoyens d'origine française n'est pas le parti conservateur (qui est l'instrument de la faction fanatique d'Ontario), mais le parti libéral dont le chef est le plus grand, le plus patriote et le plus sincère Français de tous les Français du Canada.

Ces paroles ont été prononcées par M. Gauthier, député de Saint-Hyacinthe, à Notre-Dame de Lourdes et elles nous donnent une idée de la manière dont la campagne a été conduite par les libéraux. Ils ont fait appel aux passions et aux préjugés nationaux et religieux. Il est vrai qu'ils ont parlé de la réciprocité, ainsi que le mentionne l'honorable député de Saint-Hyacin-

the, dans le discours que je viens de rapporter; et je comprends que l'honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) éprouve de grandes difficultés à se rendre compte que cette question a été enterrée le 21 septembre 1911. Il y a quelques mois, il a voulu ressusciter la réciprocité et a entrepris une courte campagne dans Québec et une partie d'Ontario. Il a cherché à persuader les électeurs de cette province qu'il réussirait à faire triompher cette politique et que son plus grand espoir de succès lui venait de l'aide que lui apporteraient les provinces de l'Ouest. Il s'est tellement convaincu que la chose était possible, qu'il confia son cher projet à son premier lieutenant, l'honorable député d'Edmonton et à un certain nombre de députés de la gauche, et les chargea d'aller dans le comté de Macdonald pour travailler à sa résurrection.

Je regrette que mon très honorable ami n'ait pas mis à exécution son intention de visiter l'Ouest canadien, car ayant eu connaissance de ce projet, j'avais eu le soin de faire coïncider la date de l'élection avec sa présence dans l'Ouest. Grâce à cet arrangement, il aurait pu, sans de trop grands inconvénients, assister aux funérailles et prononcer les dernières prières sur les dépouilles de l'enfant que les intelligents électeurs de Macdonald venaient de déposer dans une fosse cinq fois plus profonde que la première.

Nous aurons sans doute l'occasion de discuter de nouveau cette question car, en conformité avec le programme du Gouvernement et en vue de l'intérêt du pays, en général, nous sommes bien décidés à aller devant les intelligents électeurs du Canada, chaque fois qu'il y aura une élection à faire, et d'engager la discussion sur les questions du jour, pour permettre au sentiment populaire de s'exprimer. Nous serons toujours prêts à rencontrer notre honorable ami et ses partisans, sur tous les terrains où il leur plaira de transporter la lutte, et nous combattrons, non pas à la façon de nos adversaires, mais en nous plaçant sur le terrain de notre politique générale. Nous défendrons partout et toujours la grande politique nationale de sir John Macdonald, sur laquelle sont fondées la grandeur et la prospérité de cette Confédération dont nous sommes si fiers. Nous sommes décidés à lier notre sort à celui de cette politique, dans toutes les divisions électorales, dans l'Est comme dans l'Ouest. Sous ce rapport nous différons de nos adversaires qui ont une politique pour l'Ouest et une autre pour l'Est; une politique pour une race et une politique différente pour les autres races. Dans l'élection de Macdonald, nos adversaires ont été déçus.

Ils s'attendaient à ce que nous nous excuserions auprès des électeurs, pour avoir refusé de rectifier la convention douanière. Quelque temps avant cette élection, je déclarais à Montréal qu'il n'existait pas, dans l'Ouest, un véritable sentiment favorable à la réciprocité. Les libéraux s'emparèrent de cette déclaration et voulurent s'en faire une arme dans l'Ouest, mais notre attitude dans Macdonald fut la même qu'à Montréal et les électeurs nous donnèrent raison. Dans mon premier discours de la campagne j'ai répété que je ne croyais pas à l'existence d'un réel sentiment favorable à la réciprocité et j'ai affirmé de la manière la plus énergique possible que les cultivateurs de l'Ouest, et la classe agricole en général, n'avaient aucun avantage à attendre de la réciprocité. Je me suis efforcé de démontrer qu'aucune partie du Canada n'avait plus profité du rejet de cette convention que les provinces de l'Ouest. Tels sont les arguments dont nous nous sommes servis et qui nous ont valu notre splendide victoire. En parlant de la situation économique du pays, due à la politique nationale, j'ai pu invoquer devant les électeurs de Macdonald comme j'invoque ce soir devant la Chambre, un témoignage qui sera reçu avec confiance par tous les citoyens de ce pays. A l'appui de mes prétentions, j'ai cité un discours prononcé par M. Woodrow Wilson, alors candidat démocrate à la présidence des Etats-Unis et aujourd'hui président-élu de cette grande République. Dans un discours prononcé à New-Haven, le 28 septembre dernier, M. White s'est exprimé ainsi:

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt quelques-unes des raisons données par nos amis du Canada pour se montrer défiants à l'endroit de la convention douanière. Ils disaient: Nous ne savons pas au juste où ces arrangements nous conduiront et nous ne nous soucions pas d'être associés trop intimement aux conditions économiques des Etats-Unis, tant que ces conditions ne seront pas aussi modernes que les nôtres. De pareils propos me froissèrent et je demandai des explications, mais je dus bientôt m'avouer vaincu en constatant que les Canadiens avaient conformé leur développement économique aux conditions existantes, ce que nous n'avons pas encore su faire aux Etats-Unis.

Si notre Dominion nous offre tous ces avantages, nous le devons, je le répète, à la grande politique énoncée par Macdonald et Cartier et qui nous a permis d'édifier cette grande nation qui fait l'admiration des Etats-Unis, si j'en crois le langage dont s'est servi le président de cette grande république et que j'ai cité. Voilà la politique qui a triomphé dans Macdonald et c'est aussi celle qu'approuveront les électeurs par tout le pays.

J'en arrive maintenant à un autre point. Les honorables membres de la gauche ont essayé d'expliquer leur défaite en faisant des assertions que les faits ne corroborent aucunement. Ils ont tenté, non seulement par leurs propres assertions, mais encore au moyen de la presse servile qu'ils ont à leur

disposition d'une extrémité à l'autre du pays, d'affirmer des faits se rapportant à certaines arrestations opérées dans la division électorale qui nous occupe, des faits mensongers et iniques. La connaissance que je possède de tous ces détails me permet d'affirmer qu'on n'a fait lors de cette élection aucune arrestation que les circonstances de temps et de lieu n'excusent parfaitement. Il est vrai qu'une erreur a pu être commise grâce à la générosité. . .

Quelques VOIX : Très bien! très bien!

M. ROGERS: Je demanderais à mes honorables amis d'attendre que j'aie terminé ma phrase pour manifester l'envie de crier très bien! très bien! Il peut arriver qu'on ait commis une erreur et que certaines personnes au Manitoba chargées de poursuivre les coupables devant les tribunaux n'aient pas mené à bout la tâche qui leur incombait de remplir. Certains de nos adversaires ont tenté de citer ici le témoignage d'individus mis en état d'arrestation; ils se sont appesantis plus spécialement sur un certain cas entre beaucoup d'autres. Je ne fatiguerai pas la Chambre en lisant de longues déclarations solennelles se rapportant à tous les cas qui se rattachent à cette affaire, non, je me contenterai d'en citer une ou deux afin de mettre la Chambre en état de saisir toutes les circonstances de la cause, et afin que le peuple se rende compte combien fausses sont les représentations qu'a répandues par tout le pays la presse reptilienne au service des membres de la gauche.

On a fait une mention spéciale de la mise en état d'arrestation d'un nommé W. B. Sifton; qu'on me permette de faire connaître ce personnage. M. W. B. Sifton est un individu dont le gouvernement du très honorable chef de l'opposition avait retenu les services et qui a reçu des années durant de gros appointements du trésor public; son unique besogne consistait à parcourir cette partie du pays à seule fin d'influencer par de l'argent et des promesses les métis qui jouissaient du droit de voter dans certaines localités. Nos adversaires ont pris le temps de la Chambre à seule fin de lire certaines déclarations solennelles; je demande qu'on me permette d'en citer, à mon tour, une ou deux. La première que je lirai est assermentée par M. Thomas Stedman, l'un des citoyens les plus respectables et les plus honorables que la cité de Winnipeg compte aujourd'hui. Voyons cet affidavit:

Canada,
Province du Manitoba,
Savoir:

Re la loi des élections fédérales et l'élection partielle du district électoral de Macdonald, dans la province de Manitoba, tenue le 12 octobre 1912.

Je, Thomas Stedman, de la cité de Winnipeg, province de Manitoba, marchand, dûment assermenté, déclare ce qui suit:

Que jeudi, le 10 octobre 1912, j'ai inscrit mon nom au registre de l'hôtel Lake View, village de Saint-Laurent, dans ledit district électoral de Macdonald, et qu'on m'a averti que plusieurs personnes qui étaient descendues à cet endroit prenaient une part active à la campagne électorale dans les intérêts du parti libéral. On m'informa que ces gens s'appelaient Davis, Jérôme et Sifton ; j'eus immédiatement l'occasion de rencontrer ces trois individus; je constatai alors qu'ils poursuivaient, avec un zèle exceptionnel, leur campagne parmi les métis français qui sont très nombreux dans ce district. J'ai constaté moi-même et je me suis convaincu que William Sifton était le chef de ces hommes; je l'ai vu dépenser très libéralement de l'argent à l'hôtel même, et approvisionner de liqueurs et d'effets les métis français de la région. Quelques-uns de ces métis m'ont informé que le nommé Sifton leur avait promis de l'argent s'ils votaient et travaillaient en faveur de Robert Lorne Richardson, le candidat libéral indépendant.

Je sais que ledit Sifton a passé toute la nuit à l'hôtel Lake View, village Saint-Laurent; de bonne heure le vendredi matin je l'ai vu réunir un grand nombre de métis qu'il avait rencontrés la veille; les amener au bar de l'hôtel et acheter des liqueurs pour les leur distribuer. Il est resté dans le même bar tout l'avant-midi, continuant à acheter des boissons enivrantes qu'il distribuait à ces métis avec lesquels il s'entretenait dans leur langue maternelle, celle des Saulteux que parlent ces peuplades indiennes.

Je me suis enquis auprès d'un métis du nom de William Ducharme vendredi matin, le 12 octobre 1912, de ce qui s'était passé entre lui-même et ledit William Sifton; ce métis me déclara alors en présence d'autres personnes, que le nommé Sifton lui avait offert la somme de vingt-cinq dollars ($25) si lui, ledit Ducharme, voulait voter et user de son influence en faveur dudit Robert Lorne Richardson, candidat libéral-indépendant. Subséquemment, ledit Ducharme me dit que le nommé Sifton lui avait donné l'ordre de louer une maison pour l'usage du parti libéral et que ledit Sifton avait fait transporter à cette maison de grandes quantités de boissons enivrantes, de tabac, de victuailles et le reste.

J'ai vu le nommé Sifton prendre à part un métis du nom d'Augustian Chaboyer et s'entretenir avec lui; plus tard, en présence d'autres personnes, j'ai questionné ledit Chaboyer; c'est alors qu'il m'a déclaré que le nommé Sifton lui avait offert vingt-cinq dollars ($25) pour l'engager à voter en faveur dudit Richardson, somme qu'il devait recevoir le même soir à l'arrivée du train de Winnipeg, et que ledit Sifton l'avait informé qu'on allait dépenser cinq mille dollars ($5,000) dans ce district en faveur dudit Richardson.

J'ai aussi interrogé un métis du nom de Baptiste Lagimodière dans cette circonstance et plusieurs fois depuis; ledit Baptiste Lagimodière m'a informé que le nommé Sifton lui avait donné une certaine somme d'argent et des liqueurs alcooliques en assez grande quantité dans le but de l'engager lui, ledit Lagimodière, à voter et à user de son influence en faveur dudit Robert Lorne Richardson.

J'ai vu ledit William Sifton prendre à part ledit métis Baptiste Lagimodière et lui remettre deux enveloppes. Cela se passait dans

l'escalier d'avant de l'hôtel Lake-View dont il est question plus haut, là et alors ledit Sifton s'entretenaient avec ledit Lagimodière dans le dialecte des Saulteux.

Assermenté devant moi dans la cité de Winnipeg, province du Manitoba, ce 21e jour de novembre, A.D., 1912.

N. Cox Stewart,
Commissaire.

THOMAS STEDMAN.

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de lire l'affidavit d'un autre citoyen qui, à l'instar de M. Stedman, jouit d'une excellente réputation à Winnipeg. Voici:

Canada,
Province du Manitoba.
Savoir:

Re la loi des élections fédérales et l'élection partielle du district électoral de Macdonald, dans la province du Manitoba, tenue le 12 octobre 1912.

Je, Herbert Jarvis, de la cité de Winnipeg, province du Manitoba, détective particulier, étant dûment assermenté, déclare ce qui suit:

Que lundi, le 7 octobre 1912, j'ai enregistré mon nom à l'hôtel Lake-View, village Saint-Laurent, dans le district électoral de Macdonald, où l'on m'informa que plusieurs individus se trouvaient rendus à cet endroit pour prendre part à la campagne électorale qui se poursuivait alors dans les intérêts du parti libéral. J'appris que ces individus se nommaient Davis, Jérôme et Sifton; bientôt j'eus l'occasion de rencontrer ces trois hommes; j'observai alors qu'ils travaillaient à la lutte et cela, avec beaucoup d'énergie, parmi les métis français qui sont nombreux dans ce district. J'ai aussi constaté et je me suis convaincu que William Sifton était le chef de ces trois hommes; je l'ai vu dépenser l'argent sans compter à l'hôtel où il approvisionnait de boissons et de victuailles les métis dont quelques-uns m'informèrent que ledit Sifton leur avait promis de l'argent s'ils votaient et travaillaient au succès de Robert Lorne Richardson, le candidat libéral-indépendant à cette élection.

Je sais que ledit Sifton a demeuré à l'hôtel Lake-View, village Saint-Laurent, toute la nuit en question; de bonne heure le vendredi matin je l'ai vu qui rassemblait un grand nombre de métis qu'il avait visité le jour précédent; il les a conduits au bar de l'hôtel où il leur a acheté des liqueurs alcooliques. Il a passé tout l'avant-midi avec eux, leur parlant en leur idiôme naturel qui est le saulteux.

J'ai interrogé un métis du nom de Ducharme, au cours de la matinée du vendredi le 11 octobre 1912, afin de connaître ce qui s'était dit entre lui et ledit William Sifton; c'est alors que ledit métis, en présence d'autres personnes, m'a déclaré que ledit Sifton lui avait offert la somme de vingt-cinq dollars ($25) si lui, ledit Ducharme, voulait voter et user de son influence en faveur dudit Robert Lorne Richardson, candidat libéral-indépendant. Plus tard, ledit Ducharme m'a aussi avoué que le nommé Sifton lui avait donné l'ordre de louer une maison pour l'usage du parti libéral et que ledit Sifton avait fait transporter à ce local de grandes quantités de liqueurs enivrantes, de victuailles, de tabac, etc.

J'ai vu ledit Sifton tirer à l'écart un métis nommé Augustian Chaboyer et lui parler; plus tard, en présence d'autres personnes j'ai questionné Chaboyer qui a déclaré alors que ledit Sifton lui avait offert vingt-cinq dollars ($25) pour l'engager à voter en faveur dudit Richardson, cette somme devant être payée le soir même après l'arrivée du train de Winnipeg, que ledit Sifton l'avait informé que cinq mille dollars ($5,000) seraient dépensés dans ce district pour le succès dudit Richardson.

J'ai également interrogé dans cette circonstance un métis du nom de Baptiste Lagimodière, qui m'informa que le nommé Sifton lui avait donné une certaine somme et une certaine quantité de boissons alcooliques dans le but de l'engager à voter et à travailler au succès de l'élection dudit Robert Lorne Richardson.

J'ai vu ledit William Sifton tirer à l'écart ledit métis Baptiste Lagimodière et lui remettre deux enveloppes. Cela se passait sur le marche-pied de cet hôtel Lake-View. j'ai entendu ledit Sifton parler à Lagimodière dans le dialecte des Sauteux.

Assermenté devant moi dans la cité de Winnipeg, province du Manitoba, ce 21e jour de novembre A. D., 1912.

F Dobbs, déclarant.

HERBERT JARVIS,
Commissaire en B.R., etc.

Je puis faire observer que M. Sifton n'habitait même pas dans cette division électorale. Il comptait au nombre de ceux que les membres de la gauche avaient importés à seule fin, ainsi que je l'ai dit, de corrompre les électeurs et les métis de Macdonald. Il y a plus: je répète—ce que j'ai dit il y a un instant—que durant des années cet homme a vécu aux frais du pays et sa mission principale était alors de poursuivre au cours des élections qui s'y développaient cette besogne odieuse dans les différentes parties de l'Ouest. Il était passé maître en cet art. Je vais lire la déclaration d'un citoyen à qui M. Sifton a lui-même offert de l'argent. Voici:

Canada,
Province du Manitoba.

Dans l'affaire de la loi des élections fédérales et de certaine élection partielle tenue dans la circonscription électorale de Macdonald le 12 octobre 1912, et motivée par la nomination à une charge rétribuée par la couronne du député élu le 21 septembre 1911.

Moi, Augustin Chaboyer, journalier de la paroisse de Saint-Laurent, province du Manitoba, je prête serment et déclare ce qui suit:

1. Le ou vers le 11e jour d'octobre 1912, j'étais électeur de la circonscription électorale de Macdonald susdite; le nommé William Sifton, que je connais bien, est alors venu me trouver et, m'adressant la parole dans ma propre langue, qui est celle des indigènes du Manitoba, offrit de me payer mon vote et mon influence à l'élection qui devait alors avoir lieu incessamment, et, pour me déterminer à l'aider à faire élire le candidat Robert Lorne Richardson, me donna plusieurs verres de whiskey ou de quelque autre liqueur enivrante.

2. Ledit William Sifton offrit de me payer une somme d'argent si je consentais à travailler et à user de mon influence dans l'intérêt de

la candidature du dit Robert Lorne Richardson, qui était candidat à l'élection alors sur le point d'avoir lieu.

Fait sous serment devant moi en la paroisse de Saint-Laurent, province du Manitoba, ce 24e jour d'octobre 1912.

J. M. J. Mulvihill,
Commissaire, etc.

AUGUSTIN CHABOYER.

M. CARVELL: Est-il dit dans l'affidavit que le métis a pris l'argent?

M. ROGERS: Il a bu le whiskey.

M. NEELY: Pourquoi n'a-t-on pas poursuivi ces gens-là?

M. ROGERS: J'ai déjà fait savoir à l'honorable député pour quelle raison ils n'ont pas été poursuivis, je vais le lui dire encore une fois. Dans cette province, voici des années que Sifton est considéré comme une peste, et si on ne l'a pas poursuivi en justice, ce ne fut pas faute de preuves contre lui. . .

M. MACDONALD (Pictou): L'honorable ministre me permettra-t-il. . .

Des VOIX: Taisez-vous!

M. MACDONALD: Je ne veux faire de question qu'en tant que le ministre me le permettra. J'allais lui demander pourquoi il n'entame pas immédiatement des poursuites contre ce personnage.

M. ROGERS: Si l'honorable député veut bien patienter un peu je vais le lui dire. On nous annonçait l'autre jour l'inscription d'une pétition tendant à l'invalidation de l'élection du député de Macdonald; je suis maintenant en mesure de faire savoir aux membres de la gauche qu'une contre-pétition a été inscrite contre leur candidat et que nous comptons dévoiler au public la manière d'agir de nos adversaires qui ne sera pas tolérée plus longtemps en ce pays. Nous allons veiller à ce que la lumière la plus complète soit faite sur les faits et gestes des libéraux dans cette circonscription.

Je ne veux pas lasser la Chambre en lui donnant lecture d'un plus grand nombre de ces affidavit. On a parlé de l'arrestation d'un M. Sullivan que l'on avait fait venir de la Saskatchewan. Je me demande si les représentants de la province d'Ontario n'ont jamais entendu prononcer ce nom de "Sullivan". A ceux qui se le rappellent j'aimerais dire que le personnage que l'on a arrêté dans Macdonald n'était autre que le neveu du cher "Cap" Sullivan, en qui les libéraux d'Ontario ont si longtemps mis leur espoir. De même que "Cap." Sullivan fut autrefois l'espoir des libéraux de la grande province d'Ontario, de même le Sullivan arrêté au Manitoba fut et est encore aujourd'hui l'espoir des libéraux de la Saskatchewan. Que nos adversaires me permettent de leur dire qu'au cours de la dernière campagne électorale dans cette dernière province, ce Sullivan s'est comporté d'une façon qui relègue dans l'ombre les plus odieux exploits que jamais les libéraux d'Ontario ont fait accomplir au fameux "Cap." Sullivan.

Or, je le demande, un tel personnage étant venu au Manitoba, s'étant inscrit sous un nom d'emprunt et ayant pris ses dispositions pour accomplir ses exploits dans la circonscription de Macdonald, le devoir des représentants de la loi en cette province ne consistait-il pas tout d'abord à le mettre en état d'arrestation? Je considère que tel était leur devoir, et je prétends qu'il en était de même à l'égard de chacune des arrestations effectuées dans la circonstance. Ces gens, nous allons maintenant les traduire devant les tribunaux; nous allons exposer nettement les motifs de leur arrestation. Je crois savoir qu'en chaque cas la manière d'agir des représentants de la loi était parfaitement motivée.

M. MACLEAN (Halifax): Qu'on le prouve de quelque façon.

M. ROGERS: L'honorable député me pose-t-il une question au sujet de l'élection de Richelieu? Si cela était, je serais enchanté de parler de cette élection.

M. MACLEAN (Halifax): Je n'ai pas même prononcé le mot "Richelieu". Ce que j'ai dit, et je . . .

M. l'ORATEUR: L'honorable député doit savoir qu'il est interdit d'interrompre celui qui a la parole.

M. MACLEAN (Halifax): Puis-je faire une question à l'honorable ministre (M. Roger)?

M. ROGERS: Oui.

M. MACLEAN (Halifax): Je me suis borné à énoncer l'avis qu'il conviendrait que l'honorable ministre (M. Rogers) nous fournît quelques preuves des méfaits de ce nommé Sullivan, plutôt que de demander aux membres de la gauche de s'en rapporter à son propre dire au suiet de ces méfaits.

M. ROGERS: J'ai promis à la gauche, dès le début de mes observations, de discuter à une date rapprochée tout ce qui se rattache à l'élection de la Saskatchewan. Je profiterai donc d'une occasion prochaine pour discuter les faits et gestes de Sullivan à l'entière satisfaction de son ami.

L'autre jour, le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) lançait contre moi une accusation assez précise à propos de l'élection de Richelieu; aussi, prierai-je la Chambre de me prêter un peu d'attention pendant les quelques instants que je vais consacrer à relever les observations de mon très honorable ami à ce sujet. Il disait:

A cet égard, l'honorable ministre a des ambitions: étant allé dans la Saskatchewan pendant l'été, il vint plus tard dans la province de Québec.

En parlant ainsi, le très honorable député faisait une assertion absolument inexacte.

Sir WILFRID LAURIER: Quelle assertion?

M. ROGERS: Que j'étais allé dans la Saskatchewan pendant l'été. Je n'y suis point allé à l'époque de l'élection. Le très honorable député s'est encore une fois laissé induire en erreur par la presse rampante qui lui accorde son appui en diverses parties du pays.

Sir WILFRID LAURIER: Je me rappelle vaguement avoir lu certain discours que mon honorable ami (M. Rogers) aurait prononcé à un banquet tenu à Régina.

M. ROGERS: C'est très exact. Il est vrai que je suis allé à Regina, mais c'était longtemps avant l'émission des brefs d'élection. (Protestations à gauche.)

Les oppositionnistes entendent-ils me contester le droit d'aller à Regina quand cela me plaît? Je suis allé à Regina, mais c'était longtemps avant l'émission des brefs. Le très honorable député ajoutait:

Il ne se rendit pas lui-même dans Richelieu, mais il s'y fit représenter. Il dépêcha un fondé de pouvoir qui promit d'abondants travaux publics, si les électeurs donnaient leurs suffrages au candidat conservateur, M. Morgan.

J'accuse de nouveau le ministre des Travaux publics devant le tribunal du Parlement d'avoir tenté de corrompre les électeurs de Richelieu. J'en prends à témoin un membre de cette Chambre, le représentant de Charlevoix (sir Rodolphe Forget), et je le somme de dire, sur sa parole d'honneur, que le ministre des Travaux publics l'a envoyé dans Richelieu pour qu'il tentât de corrompre le corps électoral. Ce n'est pas moi qui parlerai; j'emprunterai les propres paroles de sir Rodolphe Forget, reproduites par la "Patrie".

Cet article, que mon très honorable ami a cité et fait consigner aux Débats, ne supporte en aucune façon son argument à l'appui de l'allégation par lui formulée en cette circonstance. Il se peut—c'est même la vérité—que le représentant de Charlevoix (sir Rodolphe Forget) soit allé dans le comté de Richelieu. Cet honorable député est homme à pouvoir se défendre lui-même dans le comté de Richelieu aussi bien qu'en cette enceinte parlementaire. Mais le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) m'accuse d'avoir promis, par l'entremise d'un fondé de pouvoir ou de quelque autre manière, la construction d'une cale de halage dans la ville de Sorel, comté de Richelieu. Qu'il me soit permis de faire voir à mon très honorable ami, à la Chambre et au pays, ce qu'il y a de vrai dans cette allégation.

Ce n'est que de longues semaines après l'élection de Richelieu que j'ai entendu dire pour la première fois que l'on projetait de construire une cale de halage dans ce comté, ou qu'on s'attendait à cela. Nul ne m'en avait jamais parlé—je n'en avais jamais entendu souffler mot; ni le député de Charlevoix ni qui que ce soit ne m'en avait rien dit. Et cependant, le chef de l'opposition se permet de venir faire ici des assertions semblables, trompé qu'il est encore une fois par les articles de ses organes rampants des diverses parties du pays. Il fut un temps, il est vrai, où les journaux libéraux du Canada avaient quelque souci des convenances et s'inspiraient de principes quelconques, mais c'était avant l'avènement de mon très honorable ami à la tête de son parti. Bien téméraire serait celui qui oserait soutenir aujourd'hui qu'il y a place pour les principes et la vérité dans les colonnes des journaux qui, en chaque province du Canada, accordent leur appui au très honorable député.

En cette matière, je suis prêt à m'en remettre au jugement de la Chambre et du pays. Nous avons tenu dans Macdonald une élection que nous avons remportée à une écrasante majorité. Cette victoire est due à l'intelligence des électeurs de la circonscription.

M. PROULX: Il en fut de même de notre victoire dans Richelieu.

M. ROGERS: Il y a un an, les libéraux remportaient Richelieu avec une majorité de plus de 750 voix; et bien qu'on ne leur ait pour ainsi dire pas suscité d'opposition à la dernière élection, leur majorité s'est néanmoins trouvée réduite de plus de 500 voix.

Nous appartenons tous à l'humanité et nous commettons, tous, des fautes et le Gouvernement a commis une faute en ne se rendant pas dans Richelieu pour y prôner la protection qui, nulle part au Canada, ne devrait être mieux accueillie que dans cette circonscription. Si les membres les plus modestes du ministère avaient prêché cette doctrine, je suis persuadé que nous aurions rapporté une autre chevelure enlevée à l'ennemi. Le temps venu, lorsque d'autres circonscriptions seront sans représentants, nous serons sur la brèche jusqu'à la fin de la lutte afin de voir le chef de l'opposition et ses lieutenants pleurer la ruine de leur politique néfaste au moyen de laquelle ils tentent depuis quinze ans de leurrer la population canadienne. Je suis prêt à laisser au verdict de la Chambre et à l'intelligence de tous les habitants du pays le soin de régler le sort de l'amendement.

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.-B.): Monsieur l'Orateur, depuis une heure la Chambre a assisté au spectacle le plus étrange qu'il lui ait été donné de contempler

depuis 1867—au spectacle des vantardises et des fanfaronnades, des menaces de bâillonner la presse, d'envoyer des hordes de détectives et de limiers dans toutes les circonscriptions du pays, advenant une élection. Et l'honorable député voudrait persuader à la Chambre que ces dires sont des arguments.

Je tenterai de réfuter quelques-uns des propos de mon honorable ami, qui, à mes yeux du moins, ressemblent à des arguments; mais, auparavant, je veux m'occuper d'une phrase du discours du Trône qui a trait à la question navale. J'en agis ainsi à cause d'un entrefilet très significatif qui a paru dans le " Citizen " de ce matin et, j'imagine dans les autres journaux, bien que je n'aie pas eu l'occasion de les parcourir. Je constate qu'hier au parlement anglais, un membre de la chambre des communes a posé au ministre certaines questions relatives au sujet traité dans le discours du Trône que Son Altesse Royale le Gouverneur général a lu. Voici la réponse de M. Asquith:

La réponse de l'honorable M. Asquith a été purement évasive. On a préparé un mémoire exposant le désir formel du gouvernement canadien, mémoire qui définit avec détail et précision l'attitude du gouvernement impérial. Ce mémoire sera déposé sans retard sur le bureau de la chambre, mais il doit d'abord être soumis au Gouvernement canadien.

J'ignore si, pendant la transmission de cette dépêche, le mot " gouvernement " a été substitué au mot " parlement." Quoi qu'il en soit, la chose a peu d'importance, j'imagine, car le premier ministre d'Angleterre dit: " Je le communiquerai au public anglais "; je suppose donc que le premier ministre du Canada le communiquera au public canadien. Lorsque nous connaîtrons le document qu'il a rapporté d'Angleterre, il sera du devoir de tous les membres de la députation et de tous les électeurs du pays de juger par lui-même si les circonstances sont critiques, et s'il y a lieu d'approuver le programme que le Gouvernement se propose de tracer. Par conséquent, je n'ai pas d'autres commentaires à faire sur la question navale. Je suis bien aise de dire que cette question sera discutée à la pleine lumière des renseignements que nos adversaires ont déclaré d'un bout du pays à l'autre avoir reçus de l'amirauté anglaise et qui, comme le disait l'autre jour le ministre des Postes dans son journal, étaient secrets —si secrets qu'ils ne pouvaient pas être divulgués au public, "cependant", disait-il, "prenez notre parole, les circonstances sont vraiment critiques."

M. PELLETIER: Je n'ai jamais dit cela.

Quelques VOIX: Rétractez-vous!

M. CARVELL: "Rétractez-vous"—la droite a la mauvaise habitude d'employer cette expression; c'est un mal chronique chez elle. L'organe de l'honorable ministre l'a dit; où est la différence.

Je toucherai brièvement à l'amendement que l'honorable chef de l'opposition à proposé, amendement qui, à mon avis, renferme plus de virulence qu'aucune proposition que j'aie entendu faire dans la Chambre des communes—amendement qui déclare qu'aux élections de Macdonald et de Richelieu, on s'est servi de tactiques de nature à terroriser et à corrompre le corps électoral, tactiques que les ministres ont approuvées par leur silence. Je regrette de voir que mon honorable ami (M. Rogers) s'absente, car j'ai quelques commentaires sur ces pratiques tyranniques.

Cet après-midi, nous avons écouté une heure durant le plaidoyer du ministre des Travaux publics qui, à n'en pas douter, est accusé d'être le prototype de cette tyrannie qui a été exercée dans la circonscription de Macdonald. Nous avons entendu ses explications et qu'y trouvons-nous? Deux déclarations sous serment, l'une de Stedman et l'autre de Jarvis, qu'une cour de justice n'hésiterait pas un seul instant à rejeter—deux déclarations qui ne rapportent que des oui-dire, si ce n'est que l'une déclare que le déclarant a vu M. Sifton adresser la parole à certains électeurs de la circonscription de Macdonald. Si cela est un crime, cette déclaration serait reçue dans une cour de justice, mais toutes les autres allégations des affidavit portent "quelqu'un m'a dit telle ou telle chose"—les uns ont dit qu'on leur a offert de l'argent et qu'un individu a reçu vingt dollars. La déclaration de l'un rapporte qu'il a obtenu un verre de whisky et qu'on lui a offert une somme d'argent qu'il n'a pas voulu accepter. Songez à la multitude des habitants du Manitoba qui refuseraient les vingt-cinq dollars qu'on leur offrirait. Mais je vous apprendrai ce que la déclaration sous serment ne dit pas. Elle ne dit pas combien le métis a reçu pour sa déclaration sous serment.

Nous ne cherchons pas à disculper M. Sifton. S'il a tenté de corrompre les électeurs du Manitoba, il mérite une punition. Si MM. Sullivan, Prince, Walkinshaw, ou tout autre individu ont essayé de corrompre les électeurs du Manitoba, on devrait les punir. Ce dont nous nous plaignons et ce dont la population canadienne se plaint—nul ne le sait mieux que le ministre des Travaux publics—c'est la tentative arbitraire, injuste, anti-anglaise et anti-canadienne de faire bâillonner et d'asservir les habitants d'une circonscription à l'aide d'une nuée de détectives et de créatures du Gouvernement, pratiques qu'on ne tolérerait pas en Russie, pour ne pas parler du Canada. Et le ministre présente ici et fait lecture de la déclaration sous serment de l'un de ces bandits qui déclare : J'ai vu

cet homme causer avec différents électeurs et je crois qu'il y avait du louche.

Poursuivons ce raisonnement. Je ne relirai pas ces déclarations, mais je relaterai brièvement ce qui a eu lieu dans chaque cas. Occupons-nous de l'affaire Walkinshaw. Le ministre des Travaux publics a cet après-midi tenté le coup le plus hardi dont j'aie été témoin en cette enceinte lorsqu'il nous a dit qu'il avait des déclarations assermentées concernant l'arrestation de Walkinshaw, Prince et Sullivan, mais qu'il en parlerait un autre jour. Monsieur l'Orateur, il n'en a pas.

M. SHARPE (Lisgar): Oui, il en a.

M. CARVELL: Et il sait qu'il n'en a pas.

M. SHARPE (Lisgar): Oui, il en a.

M. CARVELL: Paix, de grâce! je parle devant le fauteuil vide du ministre des Travaux publics. Je ne veux pas que des députés absents m'interrompent quand j'adresse la parole au ministre. Lorsqu'ils auront leurs déclarations sous serment, nous les discuterons.

M. SHARPE (Victoria-nord): Ne vous emportez pas.

M. CARVELL: Nous examinerons l'affaire Walkinshaw. Celui-ci était un sujet anglais, un habitant de l'Ontario, qui s'est rendu dans la division électorale de Macdonald. Il y avait les mêmes droits que le ministre des Travaux publics ou tout autre habitant du Canada. Je suis surpris de la doctrine énoncée par le ministre des Travaux publics et acclamée par ses partisans, à savoir, que cet individu n'était pas domicilié dans Macdonald et que, par conséquent, il n'avait pas le droit de se trouver dans cette circonscription. Nous pourrions en dire autant du ministre des Travaux publics lui-même. Il n'est pas domicilié dans la division électorale de Macdonald; cependant nous ne lui nions pas le droit de s'y trouver; nous ne refusons pas ce droit à aucun citoyen d'origine anglaise ou autre. Je drague peut-être les idées du représentant de Simcoe, mais nous habitons une terre de liberté et tout individu a le droit de se rendre dans une circonscription et, par des moyens légitimes, de persuader aux gens de voter à son goût, s'il le peut.

M. Walkinshaw s'est rendu là-bas; il a été espionné pendant plusieurs jours et enfin de compte il a été arrêté à quelque distance de Winnipeg, au nord de Rothwell, je crois. Il a été arrêté par un détective ou un constable de la province. Il a été conduit à la prison et fouillé; ses papiers lui ont été enlevés, ainsi que sa bourse et sa montre, et il a été conduit dans une cellule, dépouillé de tous ses vêtements comme un meurtrier, de crainte qu'il ne portât des armes cachées. On l'a obligé de déposer ses habits sur un banc dans un corridor et à les y laisser toute la nuit. Ensuite, il a été conduit de cette ville à Winnipeg. Il a tenté de voir son avocat qui s'est rendu à la prison. Mais le geôlier a dit à l'inculpé qu'il aurait l'occasion de voir son avocat en se rendant à la gare. Il a aussitôt été conduit dans une autre salle. On l'a fait sortir par une porte latérale, monter dans une automobile, et on l'a conduit à la gare en cachette, laissant son avocat derrière lui. Il a été amené à la gare de Winnipeg et transporté à Portage, à environ soixante milles de distance. Ensuite, on l'incarcéra de nouveau, on le mesura, le pesa et le photographia, prenant son signalement comme s'il avait été un escroc de New-York. On l'y garda et enfin on le conduisit devant un magistrat. Il demanda a être élargi sous cautionnement, mais on lui dit que c'était impossible.

M. MEIGHEN: Vous devriez dire à la Chambre qu'il avait alors un avocat.

M. CARVELL: Je déclare à la Chambre que son avocat n'a pas pu le voir et ne l'a pas vu avant sa comparution devant le tribunal, le samedi après-midi, ainsi que l'affidavit le déclare.

M. MEIGHEN: Je n'ai pas pris part à cette affaire en tant qu'avocat, mais j'habite Portage-la-Prairie et je. . . .

M. CARVELL: Monsieur l'Orateur, si mon honorable ami veut poser une question...

M. MEIGHEN: Je sais qu'il avait un avocat.

Quelques VOIX: Retractez-vous!

M. CARVELL: Que voulez-vous que je retire? On ne lui a jamais permis de voir son avocat, et on l'amena devant le tribunal le samedi après-midi, le jour de l'élection. Il voulut offrir des cautions, mais on refusa, et on le renvoya en prison, où on le garda jusqu'à huit heures du soir, et lorsque toute l'élection fut terminée on le laissa sortir sous cautionnement. On le ramena devant le tribunal la semaine suivante. Le Gouvernement n'avait aucune preuve à offrir contre lui, et il fut honorablement acquitté. Voilà comment les choses se sont passées. . .

M. MEIGHEN: Monsieur l'Orateur. . .

M. CARVELL: Je dois piquer mon honorable ami, sans quoi il ne se tourmenterait pas comme il le fait. Je ne veux pas que l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) fasse un discours en même temps que moi.

Quelques VOIX: Asseyez-vous.

M. CARVELL: J'ai la parole, et je dirai à mon honorable ami que je ne m'étonne pas de le voir s'exciter à la narration de ces

faits, parce que je lui dois cette justice de dire qu'il est bien le dernier citoyen du Manitoba, qui, dans les circonstances ordinaires de la vie, ne voudrait pas être un parfait gentilhomme, et ne s'indignerait pas au récit du traitement si opposé à la justice britannique infligé à un sujet britannique.

M. MEIGHEN: J'invoque le règlement, si je puis faire entendre ma voix en dépit de la fureur de mon honorable ami. Le point que j'invoque est que l'honorable député a avancé des choses que je lui ai dit être fausses.

M. CARVELL: Cela ne tombe pas sous le coup du règlement, et je m'oppose à ce que mon honorable ami continue à parler.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. CARVELL: Je n'ai pas enfreint le règlement et je proteste.

M. l'ORATEUR: Si je comprends bien, l'honorable député a affirmé une chose que l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) déclare savoir être fausse, et d'après mon interprétation du règlement, c'était non seulement le droit, mais le devoir de l'honorable député (M. Carvell) d'accepter cette dénégation.

M. CARVELL: Je suis prêt à me soumettre à votre décision, monsieur l'Orateur. Si j'avais allégué quelque chose se rapportant à l'honorable député lui-même et s'il demandait à faire une déclaration, votre décision serait au point, mais, monsieur l'Orateur, je ne parlais pas du tout de l'honorable député de Portage-la-Prairie, mais de Walkinshaw, qui a été mis en prison à Portage-la-Prairie, ainsi qu'il est dit dans cet affidavit. C'est tout ce que j'ai dit.

Vient ensuite le cas du nommé Prince, un autre homme qui n'a pas été mentionné par l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers), un autre homme que l'on a voulu prétendre être un bandit et un malfaiteur, et sur le compte duquel il avait en sa possession des affidavits qu'il n'a pas osé communiquer à la Chambre. Ce qui ne l'empêche pas, et n'empêche pas non plus ses collègues et—je ne dirai pas la presse reptile du Manitoba ce qui signifie à peu près la même chose—de vouloir nous faire admettre que ces hommes étaient faux et ne méritaient pas d'être traités en citoyens britanniques dans la province du Manitoba. S'il pouvait dire que Walkinshaw, parce qu'il habitait la province d'Ontario ne pouvait pas se mêler à l'élection de Macdonald, il n'avait pas la même raison contre M. Prince, parce que M. Prince est sujet anglais et résident de la cité de Saint-Boniface, située de l'autre côté de la rivière en face de Winnipeg, et à une distance de pas plus de trois ou quatre milles, me dit-on, du comté de Macdonald. Prince était un étudiant en droit, un jeune homme possédant, autant que j'en puis juger, une intelligence plus qu'ordinaire, car, lorsqu'on a voulu, en lui promettant le pardon, l'engager à s'avouer coupable, il a nettement refusé et n'a pas fait de confession. Prince avait été arrêté près de Cardinal—je ne me rappelle pas l'endroit exact—et on l'amena à la prison de Cardinal, mais avant son arrestation, ou au moment de son arrestation, il essaya de téléphoner aux quartiers généraux à Winnipeg. Il venait d'appeler Winnipeg au téléphone, lorsque l'agent de sûreté tory, ou constable provincial, l'arracha du téléphone et lui dt: "Vous ne pouvez pas téléphoner". C'était un téléphone tory. Heureusement ou malheureusement pour le parti tory, à ce moment même quelqu'un appelait Prince au téléphone, et ses capteurs—je ne trouve pas d'autre mot...

Une VOIX: Voleurs.

M. CARVELL: Oui, voleurs d'hommes est un mot plus juste—ne sachant pas qui appelait Prince au téléphone, et ne se doutant pas que c'étaient les quartiers généraux à Winnipeg, lui permirent d'aller au téléphone, et il put dire à ses amis de Winnipeg qu'il avait été arrêté et était entre les mains des meneurs politiques manitobains. On lui dit qu'on allait l'amener à Winnipeg, où ses amis l'attendraient avec un avocat et un cautionnement. Mais on ne le conduisit qu'à moitié chemin de Winnipeg, à un endroit appelé Somerset, et de là à un autre endroit appelé Maine, d'où on le conduisit en voiture sur une distance d'environ 18 milles à travers la campagne à la prison de Morden où on le tint enfermé pendant deux ou trois jours—deux, je crois. On lui donna à manger du gruau sans lait ni crème, du pain sans beurre et du thé sans lait ni sucre. Il fut traité comme ne le sont pas les prisonniers politiques en Russie.

Le soir de son incarcération, il reçut une visite de l'agent de sûreté Ross, celui qui l'avait enlevé. Celui-ci l'accusa d'avoir violé l'article 269 de la loi des Elections, l'article qui se rapporte à l'influence indue; on l'accusait d'avoir fait des promeses à un électeur dans le but de l'induire à voter ou l'empêcher de voter à l'élection. On lui dit, vous faites mieux de vous avouer coupable, parce que nous avons fouillé vos papiers, parmi lesquels nous avons trouvé une liste de centaines de noms, et en regard de l'un de ces noms les chiffres $10. C'est là une preuve positive que vous deviez payer $10 à cet électeur, et c'est un délit très grave. C'est une chose horrible apparemment au Manitoba que d'avoir dans sa poche un document portant le chiffre $10 en égard du nom d'une personne. On lui conseilla donc de confesser, mais il répondit: "Non, et

plus que cela vous mentez lorsque vous dites avoir trouvé dans mes poches un document de ce genre. Il n'y en avait pas.

Quelques instants plus tard, un autre employé tory, le geôlier, vint tenter de l'amener à faire la même confession, mais Prince lui donna la même réponse. Peu de temps après un employé tory de moindre importance, le propriétaire de l'hôtel, se présenta. Je crois, monsieur l'Orateur, offrir ici mes excuses, car cet hôtelier est un homme de première importance dans la machine politique au Manitoba. Le maître de l'hôtel répéta donc la même chose que ceux qui l'avaient précédé. Il lui dit: "Nous vous tenons sûrement; nous avons ce nom portant en regard la somme de $10, et si vous vous avouez coupable, nous vous remettrons en liberté.

Il faut remarquer que cela se passait la veille de l'élection. Prince répondit: Non, je n'en ferai rien. On le garda donc en prison toute la nuit et, le lendemain matin, le maître de l'hôtel revint lui faire les mêmes propositions. Le jeune homme refusa encore de s'avouer coupable lorsqu'il ne l'était pas. On le conduisit ensuite devant le juge, et il offrit un cautionnement; mais on refusa en disant que c'était un cas si important qu'on ne pouvait pas le remettre en liberté provisoire. Je crois faire erreur ici, c'était Walkinshaw, je crois. Peu importe, on remit son procès au samedi suivant, on le garda en prison jusqu'après l'élection. La semaine suivante, le mercredi ou le jeudi, on l'amena devant le juge pour lui faire subir son procès, mais personne ne comparut contre lui, et l'avocat de la couronne dit: Nous n'avons pas de témoins. Le juge prononça alors l'acquittement et Prince fut honorablement acquitté, et toutes ces choses ont eu lieu dans la libre province du Manitoba.

Nous arrivons ensuite à la preuve dans le cas de Sifton, au sujet duquel mon honorable ami (M. Rogers) a produit une déclaration cet après-midi. On n'a pas osé mettre Sifton en prison, ni fouiller ses poches pour lui enlever son argent ou ses papiers, mais on l'arrêta le vendredi après-midi, veille de l'élection. On savait qu'il possédait les autorisations d'agents du candidat dans les bureaux de votation des environs, et, pour l'empêcher de travailler à l'organisation des forces du parti libéral on le retint captif jusqu'au samedi soir. On lui dit que s'il s'avouait coupable on l'acquitterait, mais il refusa, et on le retint jusqu'à une heure avancée de la soirée, alors que finalement on lui donna sa liberté, sur le cautionnement de l'un de ces limiers affamés qu'il comparaîtrait lundi matin à dix heures devant le magistrat. Il fit ensuite la rencontre d'un des organisateurs torys qui lui dit: J'arrangerai cela; je vais téléphoner au bureau de la police, l'affaire sera arrangée et vous serez acquitté, et on lui rendit sa liberté, mais on ne l'acquitta pas. On ne voulut pas lui donner un acquittement honorable, et ne l'a pas encore. On n'ose pas le poursuivre.

Une VOIX: Ah! ah!

M. CARVELL: C'est le fait d'un lâche que de se moquer lorsqu'on enlève la liberté à un homme et qu'on n'ose pas le poursuivre.

M. l'ORATEUR: Je ne crois pas que l'expression "lâche" soit parlementaire.

M. CARVELL: Si le terme est trop sévère—peut-être ne l'est-il pas assez—je le retirerai. Mais que conclure de tout cela? J'ai raconté aussi rapidement que possible les différentes phases des arrestations de ces trois personnes auxquelles on a enlevé leur liberté, et que l'on a promenées d'une prison à l'autre dans le Manitoba; auxquelles on a refusé des avocats, des cautions, et un procès, et qui ont été retenues prisonnières jusqu'après l'élection, pour leur dire ensuite: "Vous pouvez aller à vos affaires", sans leur dire qu'il n'y avait rien contre elles. Que signifie tout cela? Justetement ce que mon honorable ami le député d'Edmonton a dit en ouvrant ce débat. Cela signifie que dans aucun autre pays au monde, on ne pourrait enlever la liberté à une personne ainsi qu'on l'a fait dans la province du Manitoba, en cette occasion, et je crois en plusieurs autres occasions auparavant, parce que d'après les renseignements que j'ai, cela semble être la politique habituelle du parti tory au Manitoba pendant les élections. Mon honorable ami (M. Meighen) fait des signes de négation. Il est plus sage qu'il y a une demi-heure.

M. MEIGHEN: Je l'ai par écrit; je vous en donnerai communication sous peu.

M. CARVELL: Qu'est-ce que tout cela veut dire? Je ne m'oppose pas à ce que l'on intente des poursuites, ou à ce qu'on punisse l'inculpé qui reconnaît sa culpabilité; mais que dirait-on si dans une province quelconque du Canada, sauf le Manitoba, l'individu accusé de meurtre, même pris sur le fait, se voyait refuser le droit de consulter un avocat? Peut-on concevoir un état de choses tel que l'inculpé, quelle que soit l'accusation, ne puisse recourir aux services d'un avocat? Tout membre de cette assemblée exerçant la profession sait que la première démarche de toute personne mise en accusation est de faire venir son avocat; et il n'est pas un geôlier, un shérif ou un fonctionnaire public canadien en dehors du Manitoba qui songerait à priver un inculpé du droit de conférer avec son avocat avant de comparaître à la cour et d'inscrire sa défense. Qu'est-ce donc à dire? Incontestablement cela signifie que, au cours de cette

élection, le gouvernement tory du Manitoba, aidé, monté, soudoyé par le ministre des Travaux publics, s'était mis en tête de priver ces hommes de leur liberté, afin de frapper de terreur tous les travailleurs libéraux de la circonscription. Ce n'est pas qu'il en voulût à ces hommes personnellement; il n'avait aucun ressentiment contre eux; il visait simplement à chasser du comté durant l'élection tous les organisateurs libéraux.

Un hon. DEPUTE: Chasser les fourbes.

M. CARVELL: Chasser les honnêtes gens hors de la circonscription, et on y a réussi. Que mes collègues cherchent à se figurer pareil état de choses dans leur propre comté. Voyez de quel traitement l'honorable député de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier) a été l'objet: espionné durant sept ou huit jours, la porte de sa chambre d'hôtel forcée, son sac de voyage visité et ses effets bouleversés. Que mes collègues cherchent bien à se figurer quel serait le résultat pour leur propre circonscription, si le gouvernement provincial s'avisait de mettre en arrestation tous ceux qu'il soupçonnerait d'être porteurs de documents de nature à lui faire du tort, et les privait de leur liberté jusqu'au lendemain de l'élection. L'effet ne serait-il pas d'éloigner du comté tous les gens respectables? Ceux-ci ne craindraient-ils pas de travailler pour le triomphe de leur candidat? On ne goûte pas, en général, l'idée d'être mis en état d'arrestation et traîné d'une prison à l'autre. Cependant, ils obtinrent ce qu'ils voulaient, et aujourd'hui le ministre des Travaux publics a l'audace de venir affirmer que ç'a été là une défaite décisive pour la réciprocité.

Je ne critique pas les fonctionnaires du Manitoba qui ont tenu cette conduite. Magistrats, constables et autres agents du haut en bas de l'échelle, répugnent à commettre ces actes; après tout ils sont hommes et animés des mêmes sentiments de bienveillance que le reste de l'humanité. J'en prends à témoin tous mes confrères du barreau, c'est avec la plus grande difficulté parfois que nous obtenons des fonctionnaires que la loi soit appliquée avec la rigueur que nous voudrions. Ce ne sont pas ces agents qui sont en faute; ils ne sont que les instruments qui ont exécuté les ordres de leurs supérieurs. Ils sont les Lefty-Louie, les Gyp-the-Blood, les Dago-Frank de Roblin et de son gouvernement, ainsi que du ministre des Travaux publics. Tel est notre grief dans les circonstances, telle est l'accusation que nous portons contre le parti tory: d'avoir privé des hommes innocents de leur liberté, en vue d'enrayer et de détruire de fond en comble l'organisation de leurs adversaires dans cette élection, les chasser hors de la circonscription et de remporter ainsi l'élection par d'injustes moyens. Le ministre des Travaux publics expose maintenant sa défense, et à quoi se réduit-elle? Il présente les déclarations sous serment de ses affidés; c'est toute sa justification. Les témoignages de Lefty-Louie et de Dago-Frank auraient eu plus de poids que ceux de ses complices.

Je me suis étendu sur cette question plus longuement que je ne m'étais d'abord proposé de le faire; en effet, monsieur l'Orateur, je me rends compte que c'est là une situation sans précédent dans l'histoire du Canada, le Manitoba excepté, et je voudrais donner à cette affaire, par l'intermédiaire des journaux et autrement, une telle publicité, que la chose ne se produise plus, même au Manitoba. Si la réciprocité n'est pas populaire au Manitoba, alors que les électeurs le disent. Si ces honorables députés de la droite pensent que leur programme vaut mieux que le nôtre, ils ont bien le droit de le faire valoir par tous moyens légitimes; mais ils n'ont pas le droit de priver un seul sujet anglais de sa liberté dans le but d'étouffer l'opinion dans une circonscription quelconque.

Je relève dans le Feuilleton un avis de motion qui n'est pas banal, en ce qu'il annonce le dépôt d'un projet de loi qui, si je ne me trompe, vise tout bonnement à généraliser dans l'Ouest l'emploi des moyens malhonnêtes auxquels on a eu recours dans Macdonald. Je lisais dans le "Citizen" d'hier matin et autres feuilles ministérielles que le premier ministre doit déposer un bill comportant une extension de la loi relative à la gendarmerie à cheval. S'il est un corps au Canada dont toute la députation et toute la population canadiennes renseignées soient fières, c'est bien la gendarmerie à cheval. Tant qu'il ne s'agira que d'augmenter l'effectif de la gendarmerie à cheval, il ne se trouvera sans doute pas un Canadien pour s'y opposer. Qu'on double, qu'on quadruple, qu'on décuple l'effectif, chacun criera: Bravo, mais la teneur de cet entrefilet me paraît recouvrir un danger. En voici la fin:

> Une innovation consiste à autoriser l'emploi dans la gendarmerie de gens portant l'habit civil. On s'est rendu vivement compte de la nécessité d'une telle mesure en vue de retrouver les individus soupçonnés de meurtre ou autre crime dans les établissements peu peuplés de l'Ouest, où il se mêle tant d'étrangers.

S'il est quelque chose dont le Canada puisse s'enorgueillir, ce sont bien les exploits de la gendarmerie à cheval depuis vingt-cinq ou trente ans dans la poursuite de criminels là-bas. Il n'y a pas plus d'un an, si je ne me trompe, que la Chambre votait une assez forte somme à la veuve d'un de ces héros mort au poste de l'honneur dans l'exécution de son devoir. Il n'est pas d'œuvre d'imagination écrite depuis vingt-cinq ou trente ans et ayant l'Ouest canadien pour théâtre, où un gen-

darme à cheval n'ait figuré avec honneur; et le Canada s'est toujours glorifié de ce que personne ne pouvait se rendre coupable de meurtre ou d'un crime quelconque sans être pris et livré à la justice par la gendarmerie à cheval dont tous les membres portent l'uniforme de Sa Majesté, la tunique rouge aux boutons cuivrés. En effet, rien n'en impose autant que ce costume à ceux qui seraient portés à enfreindre la loi, surtout parmi les colons de provenance étrangère. Mais, s'écrient ces messieurs, nous voulons un plus grand nombre d'agents revêtus de l'habit civil. Oui, un plus grand nombre d'affidés de l'honorable ministre des Travaux publics pour porter la terreur chez les habitants de la Saskatchewan et de l'Alberta en temps d'élection. Car sans cela il désespère de réussir.

M. l'ORATEUR: Il est contraire au règlement de discuter un avis inscrit au Feuilleton, et je crains que l'honorable député ne soit bien prêt de le faire.

M. CARVELL: J'aurai le plus grand soin de ne pas enfreindre le règlement. Si seulement l'honorable ministre des Travaux publics avait le courage de rester à son siège et d'écouter mon discours, je trouverais sans doute un peu plus à dire.

Quant à l'élection de Richelieu, j'ai fort peu de choses à faire remarquer. Il s'agit d'une querelle entre tories, non pas entre deux pious-pious, mais entre deux chefs, entre le ministre des Travaux publics, qui est le véritable chef du parti et le noble chevalier qui est le grand financier du parti dans la province de Québec. Le noble chevalier affirme que M. Rogers l'a dépêché dans Richelieu et chargé de dire aux électeurs que s'ils élisaient le candidat du parti conservateur, il les doterait d'une cale de halage, et le ministre des Travaux publics le nie. Peu m'importe lequel des deux... le mot exprimant ma pensée n'est peut-être pas toléré par le règlement, mais assurément il m'est permis de dire que peu m'importe lequel des deux se trompe. Si nous savions tous ce qui s'est passé au Chateau Laurier avant-hier soir, peut-être serions-nous en mesure de discuter la question avec plus de connaissance de cause. Mais tout sera connu un jour.

En tout cas, on a voulu froidement corrompre une circonscription et remporter l'élection par d'injustes moyens. Je le répète, le cas est beaucoup moins grave que celui de Macdonald; là on a porté atteinte à la liberté du sujet, tandis que dans Richelieu on s'est borné à influencer les électeurs par le recours à des moyens malhonnêtes.

Il est un autre passage du discours du Trône auquel je désire faire brièvement allusion, et je le fais en raison de son introduction dans le débat par l'honorable ministre des Finance. Il s'agit de la question commerciale. Un passage du discours du Trône constate que le Gouvernement s'est appliqué à développer nos échanges avec les Antilles et la Guiane anglaise. Je me crois l'interprète de tous les libéraux en cette Chambre et dans le pays en déclarant que nous approuvons de grand cœur toute mesure prise en vue d'augmenter notre commerce avec les Antilles anglaises ou une partie quelconque de l'empire anglais. Ma seule critique porte sur la gloriole que le ministre des Finances y voit pour lui-même. Il voudrait persuader au peuple canadien qu'il a fait merveille en concluant un traité de commerce avec un million ou deux de consommateurs, mais consommateurs assez frugaux, dont les trois quarts ne sont qu'à demi vêtus durant neuf mois de l'année, le climat le leur permettant, et gens qui consommeront peu de nos denrées, puisqu'ils produisent leur propres aliments, dans un pays dont le commerce entier avec nous l'année dernière n'a guère dépassé quatre millions. Je me trompe peut-être, mais c'est là mon souvenir.

M. WHITE (Leeds): Je crois que mon honorable ami se trompe. Si mes souvenirs sont fidèles, il se ferait, entre le Canada et les Antilles, un commerce d'une quinzaine de millions.

M. CARVELL: Oh, non! Pas avec les Indes Occidentales anglaises. Cela comprend toutes les Indes occidentales et l'île de Cuba avec.

M. WHITE (Leeds): Le souvenir que j'en ai est que cela ne comprend que les colonies avec lesquelles nous avons conclu une convention commerciale. L'honorable député pourra, je pense, constater qu'il existe entre ces colonies et le Canada un commerce important.

M. CARVELL: En tout cas, la chose ne vaut pas la peine d'en parler, si l'on songe au commerce total du pays. Que ce soit quatre ou quinze millions, ce n'est qu'une bagatelle. Quoi qu'il en soit, je félicite le Gouvernement de ce qu'il a fait jusqu'ici dans ce sens.

Ces messieurs nous annoncent également qu'ils vont négocier un traité avec l'Australie, et je compte sincèrement qu'ils y réussiront. N'oublions pas que l'Australie produit en grande partie les mêmes choses que nous, et qu'elle les exporte dans le même marché. J'espère dans tous les cas que le Gouvernement réussira dans toute tentative qu'il pourra faire pour augmenter notre commerce avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, et, en disant cela, je pense me faire l'écho des sentiments de tous les membres de la gauche.

J'ai sous la main un compte-rendu très significatif qui a paru dans le dernier rap-

port hebdomadaire du ministère du Commerce et de l'Industrie, et voici ce que l'on y dit à la page 2138:

Exportation de beurre.

Les exportations de beurre au Canada se continuent sur une grande échelle. Le "Makura", parti le 25 octobre, en emporte environ 10,000 caisses, et avis a été donné par la compagnie Union que, pour cette saison, de l'espace a été réservé pour plus de 125,000 caisses. Il est intéressant de noter également que ce bureau ne cesse de recevoir des lettres dans lesquelles on demande à connaître le nom des expéditeurs de beurre. Ces lettres nous arrivent jusque de Toronto.

Il se fait à l'heure qu'il est avec l'Australie et la Nouvelle-zélande un commerce assez étendu, et j'espère que nos ministres vont pouvoir faire encore davantage, lorsque le beurre atteint le prix énorme que nous le payons aujourd'hui—trente-cinq cents la livre, je crois, au détaillant des grandes villes.

Un DEPUTE: Quarante cents.

M. CARVELL: Peut-être quarante cents. Lorsque le beurre atteint un pareil prix, tout ce dont le producteur canadien a besoin en fait de protection, c'est que l'on réduise les frais du transport entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande d'une part et d'autre part, le Canada du centre. Lorsque le producteur australien ou neo-zélandais décide d'envoyer son beurre au Canada plutôt qu'en Angleterre, nonobstant des frais de transport beaucoup plus considérables, le beurre ici, vous pouvez y compter, se vendra plus cher qu'il n'est juste. Aussi le consommateur canadien a-t-il droit à quelques améliorations de son sort en ce qui regarde la cherté de la vie et les charges sous le poids desquelles il gémit.

Je souhaite donc succès au Gouvernement dans les efforts qu'il fait ou fera pour augmenter nos échanges avec l'Australie ou la Nouvelle-Zélande.

En attendant, qu'advient-il de ce que disaient il y a juste un an le ministre des Finances et ses amis, que, si la convention douanière avec les Etats-Unis devait être mise en vigueur, un des grands maux qui en résulteraient pour ce pays serait d'être inondé de beurre à bon marché de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie? Est-il dans cette Chambre un seul député libéral ou conservateur, représentant d'un comté agricole, qui n'ait pas entendu quelque orateur lui faire cette remarque du haut de chaque tribune? Le cri le plus violent auquel j'ai eu à répondre, ç'a été que, si nous ratifiions cet accord, nous aurions à admettre en franchise ces produits de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, et ce serait la ruine du cultivateur canadien. Or, avec l'esprit de suite qui caractérise le vrai tory, ces messieurs de la droite commencent par négocier un traité de commerce avec l'Australie. Qu'ils aillent donc de l'avant dans cette voie, qu'ils élargissent sans gêne nos marchés, et je leur donnerai mon appui.

Le ministre des Finances a cru devoir, je ne sais pour quelle raison, soulever dans ce débat la question de la réciprocité. Il se peut que ce soit parce que, la croyant morte, il veut la ressusciter. Si la convention douanière, avec ses marchés élargis, ses droits diminués, les vivres à bon marché pour les masses qui peinent, de plus larges débouchés pour le producteur, est bien ce qu'il veut ressusciter . . .

M. McCURDY: Est-elle morte?

M. CARVELL: Si elle est morte, comme semble le croire l'honorable député, pourquoi donc veut-il la ressusciter?

M. WHITE (Leeds): L'honorable député me permet-il de lui poser une question? N'ai-je pas demandé au très honorable chef de l'opposition et à mes honorables collègues de la gauche en général ce qu'ils pouvaient avoir à proposer aujourd'hui? Il suffit, en effet, d'une loi adoptée ici pour mettre cette convention en vigueur.

M. CARVELL: Si mon honorable ami (M. White, Leeds) veut bien prendre patience quelques instants, il saura quelle est sur ce sujet l'opinion des membres de la gauche.

S'il a greffé cette question sur le présent débat, ç'a été, je crois, pour quelque autre motif. Dans cette auréole de gloire, où il vit à Toronto, entouré qu'il est de ses puissants amis les manufacturiers, les banquiers, les commerçants et les entrepreneurs de transports il ne serait pas fâché de nous entendre parler de nouveau de réciprocité, ayant idée que cela pourra lui profiter. Or, en tant que cet humble membre de l'opposition est concerné, j'ai l'intention, il peut se le tenir pour dit, de faire revivre la réciprocité, et d'en parler toutes les fois que j'en aurai l'occasion, dans cette Chambre comme au dehors, et aussi longtemps qu'à mon avis, il y aura possibilité de l'obtenir. Je lui dirai qu'à mon point de vue comme au point de vue de plusieurs millions de personnes au Canada, la réciprocité était bonne en janvier 1911, elle était bonne en septembre de la même année, elle est bonne aujourd'hui et elle sera toujours bonne. Il vit, je crois, dans une fausse sécurité. Il ne saurait répéter, avec tout son argent . . .

M. WHITE (Leeds): L'argent de qui?

M. CARVELL: L'argent des manufacturiers, l'argent des entrepreneurs de transports, celui des Etats-Unis, celui des unionistes anglais. Il ne saurait, avec tout cela, ressusciter le cri qu'il a soulevé, il y a un an, contre la réciprocité. Il ne peut faire ce dont le ministre des Travaux pu-

blics (M. Rogers) accuse le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier): il ne peut se faire de nouveau le champion d'une politique dans la province de Québec et d'une autre dans la province d'Ontario. Lui et ses amis sont au pouvoir aujourd'hui, et il leur faut quelque peu tenir compte de ce qu'exige l'esprit de suite. Il s'apercevra qu'il ne saurait tourmenter le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) dans Ontario parce qu'il est catholique et dans Québec parce qu'il est trop anglais.

Le ministre des Travaux publics parle des libéraux qui auraient, dit-il, une politique ici et une autre là, et, pour montrer les appels faits aux Canadiens-français du Manitoba, il nous apporte les comptes rendus tronqués de ses organes dans cette province. Au reste, que résulterait-il d'une enquête sur les faits? La preuve d'une chose dont chaque député conservateur de cette Chambre s'est rendu coupable au cours de la dernière campagne électorale, avec cette différence que ce qu'ils ont dit est cent fois pire que ne le pourrait concevoir le rédacteur d'une feuille libérale.

Nous voulons redonner vie à la réciprocité.

Un DEPUTE: Vraiment?

M. CARVELL: Oui, vraiment. Nous voulons plus que cela; nous voulons donner une nouvelle vie aux privilèges accordés au commerce anglais. Nous voulons ressusciter toute politique dont l'objet serait d'assurer aux classes laborieuses du Canada la nourriture à meilleur marché. Nous désirons que ressuscite toute politique propre à nous donner une occasion de discuter tout problème dont la solution comporte une amélioration du sort des masses et une réduction du coût de la vie dans ce pays.

Entouré de ses partisans, imbu de sa propre importance, mon honorable ami (M. White) (Leeds), se tournant du côté des siens et levant la main d'un geste emphatique, comme pour leur dire: "Ne m'applaudissez pas trop longuement", demande: Qu'avons-nous perdu par le rejet de la réciprocité? Je vais, moi, lui indiquer certaines choses que nous avons perdues. Mais quand même je devrais parler, comme l'a dit le ministre des Travaux publics, jusqu'à Noël, je ne pourrais dire tout ce que nous avons perdu.

Un DEPUTE: Vous avez perdu le pouvoir.

M. CARVELL: Oui, mais non l'honneur. Nous n'avons pas eu besoin d'aller dans Québec conter une histoire et une autre dans Ontario. Dans notre parti, nous ne connaissons pas les luttes factieuses.

Le rejet de la réciprocité nous a fait perdre de l'argent; il nous a fait perdre des millions. Le peuple de ce pays ne saura jamais combien de millions il a perdus. Je vous dirai cependant combien il en a été perdu l'année dernière.

M. l'ORATEUR: Ce serait plus conforme à la régularité du débat si l'honorable député (M. Carvell) s'adressait au président.

M. CARVELL: Je vous demande pardon, monsieur l'Orateur, mais j'avais pensé avoir le droit de m'adresser, par votre intermédiaire, au ministre des Finances. Si cependant vous désirez qu'à chaque phrase je répète les mots "Monsieur l'Orateur", je puis le faire.

Or donc, monsieur l'Orateur, nous avons perdu le pouvoir et de l'argent par millions.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. CARVELL: Lorsque, avant-hier, on a soulevé la question de nos pertes, quelqu'un a dit: Vous avez perdu ce que George Lane a perdu. Il faut vous dire que George Lane est un marchand de bestiaux de l'Ouest canadien qui a comparu l'année dernière devant un comité du Sénat et qui a juré avoir perdu, dans ses opérations d'une seule année, entre quarante mille et cinquante mille dollars par suite du rejet de la réciprocité. Les populations de l'Ouest ont perdu l'année dernière des millions de dollars en raison de l'impossibilité où ils se sont trouvés de vendre leur blé à aucun prix, sans compter ce qu'ils auraient pu gagner s'ils avaient eu accès au marché américain. Pendant les trois derniers mois, il s'est exporté aux Etats-Unis de la partie ouest de la province d'Ontario seulement—et le ministre des Finances peut me reprendre si mes chiffres sont inexats—de deux à trois cents wagons de bestiaux. Ce bétail devait valoir près d'un demi-million. Et les cultivateurs ont dû payer sur ce bétail 27½ p. 100 afin de l'amener sur le marché américain. Ce qui fait que, sur ces seuls envois, nos cultivateurs de la province d'Ontario ont perdu plus de $100,000.

L'an dernier, notre exportation de foin tant de la province de Québec que des Province maritimes a atteint la totalité de $6,375,000 et sur cette totalité nous avons exporté aux Etats-Unis $5,187,000 valant de foin, pour lequel nous avons versé dans le trésor américain la magnifique somme de $2,672,000 en taxes douanières. Un de nos collègues ici me disait aujourd'hui même que, durant le dernier exercice, il a acquitté sur le foin seul $40,000 de taxes douanières aux Etats-Unis. Un de mes électeurs me dit qu'au cours du dernier exercice il a payé sur le foin seul $30,000 de taxes douanières, et cet argent aurait tout aussi bien pu retomber dans la poche de mes électeurs.

Une VOIX: Qui paie le droit?

M. CARVELL: Pour le foin, c'est le producteur canadien invariablement. J'en appelle au témoignage des députés de Québec et du Nouveau-Brunswick qui habitent sur la frontière. Ils peuvent se porter garants de l'exactitude de mes affirmations. Les rapports du commerce font aujourd'hui foi que sur tout le parcours de la frontière, le prix du foin aux Etats-Unis est de dix dollars de supérieur à ce qu'il coûte au Canada. J'invoque ici le témoignage, rendu en mai dernier par un citoyen de Cleveland qui, après avoir acheté une certaine quantité de foin dans mon comté, déclarait publiquement que de tous les insensés qu'il eût jamais rencontrés le cultivateur du Nouveau-Brunswick mérite incontestablement la palme, pour avoir repoussé la réciprocité, puisque pour le foin seul, il avait versé au trésor des Etats-Unis $20,000 de taxes qui auraient pu retomber dans le gousset de mes électeurs.

Je vais dire à mes collègues ce qu'ont perdu les populations de l'est du Canada. L'année dernière, nous avons exporté aux Etats-Unis $5,378,661 de poisson pour lequel nous avons approximativement payé un million de taxes douanières. Si le traité de réciprocité eût été adopté, les pêcheurs des Provinces maritimes auraient encaissé un million de dollars. Les marchands de bois de l'est canadien ont exporté dans les divers pays pour $20,523,905 valant d'ais, de madriers et de voliges. Sur cette somme on a expédié au marché des Etats-Unis pour $14,275,264 de bois et on a versé au trésor américain $1,031,181 de droits. Si quelqu'un refuse d'ajouter foi à ce que j'avance, qu'il aille s'établir sur la frontière et se livrer au commerce de bois et il sera bientôt convaincu que le producteur canadien paie le droit de douane jusqu'au dernier sou. Pour les lattes seules, nous avons perdu environ $127,000 versés sous forme de taxes douanières au trésor américain.

Notre exportation de lattes dans les divers pays a atteint le chiffre de $1,732,294; dont $1,654,822 aux Etats-Unis, avec $121,600 de droits. Ayant moi-même acquitté des taxes en ce sens, je parle en parfaite connaissance de cause. Si quelqu'un se refuse d'ajouter foi à mes affirmations, qu'il aille se livrer au commerce des lattes au Nouveau-Brunswick et il aura bientôt constaté que le producteur canadien paie chaque sou de ces droits. L'année dernière, notre exportation de bardeaux dans le monde entier s'est élevée à $1,481,878, dont $1,451,878 aux Etats-Unis avec $115,433 de droits. Je le répète, que celui qui refuse d'ajouter foi à cette assertion, aille faire le commerce des bardeaux aux Provinces maritimes, et il comprendra bientôt qui paie le droit.

Pour l'exercice en cours, je constate que ces chiffres conservent la même proportion. Je n'ai réussi à obtenir que les chiffres des premiers cinq mois de l'exercice en cours, jusqu'en août. Durant cette période, notre exportation de foin s'est élevée à $2,422,544, dont $2,110,153 aux Etats-Unis avec $872,120. Notre exportation mondiale de pommes de terre durant les cinq derniers mois, s'est élevée à $238,430; dont $101,203 aux Etats-Unis avec $20,000 de droits. Quand aux lattes et bardeaux, la même proportion se maintient; pour les ais, madriers et voliges, la même proportion existe, sauf que les chiffres sont un peu plus élevés.

J'ai indiqué assez sommairement ce que nous avons perdu, en manquant d'obtenir le traité de réciprocité avec les Etats-Unis. Les députés ministériels voudraient-ils bien me dire ce que nous avons gagné? Je serais bien aise qu'on nous signalât un seul avantage obtenu par le pays.

L'honorable député prétend que si nous avions obtenu la réciprocité nous aurions perdu nos routes de transport, puisque le commerce aurait une autre orientation. Ce traité eût été révoqué au bout de quelques années par les Etats-Unis, puis nous serions revenus à l'ancien état de choses, avec nos routes commerciales en plein désarroi et en pire situation qu'aujourd'hui. L'honorable ministre a sans doute orienté tous ses efforts vers les œuvres de ses associés en finance. On a affirmé un peu partout, à la tribune populaire, et le ministre lui-même a déclaré qu'une des principales objections militant contre la réciprocité c'est que, si nous eussions adopté cette convention, qui en réalité, a-t-on prétendu, était un traité, le Canada aurait été dans l'impuissance de rompre ses liens.

Je tiens à rappeler ici à tous ceux qui m'écoutent, libéraux comme conservateurs, que dans la province du Nouveau-Brunswick, des esprits dirigeants dans les cercles ministériels de la province ont déclaré publiquement et même dans mon propre comté que si nous adoptions cette convention et que nous cherchions plus tard à nous y soustraire les Etats-Unis nous déclareraient la guerre et nous forceraient à adhérer au traité. Le ministre, avec une logique bien digne d'un tory, affirme aujourd'hui que la maîtresse objection militant contre la convention, c'est que les Etats-Unis auraient pu la révoquer au bout d'un an ou deux; qu'elle n'offrait aucune stabilité tarifaire; que notre commerce ayant pris de nouvelles orientations, l'abrogation du traité, au bout d'un an ou deux, eut abouti à la désorganisation de ce commerce. Je prie le ministre des Finances d'expliquer cet illogisme.

On affirme qu'en acheminant notre commerce vers le nord et le sud au lieu de l'orienter de l'est à l'ouest, nous aurions perdu nos routes de transport. Le ministre ignore-t-il donc qu'il y a aujourd'hui plus de vingt chemins de fer faisant le service

du Canada aux Etats-Unis et réciproquement? Les routes de transport sont là: il n'y a pas 50 milles de la ligne frontière américaine, de la Sainte-Croix à Vancouver, qui ne soient traversés par un chemin de fer reliant le Canada aux Etats-Unis. Le Pacifique-Canadien seul possède six lignes; tout le long de la frontière se trouvent des routes de transport reliant le Canada aux Etats-Unis, et toutes en pleine exploitation. Et quelle est la raison d'être de cet état de chose? c'est que, par suite des conditions économiques existant aujourd'hui, force nous est bien d'expédier nos produits aux Etats-Unis, même en présence d'un tarif, d'un mur de Chine presque infranchissable. Ces routes existent, parqu'il nous faut les utiliser. Il ressort des chiffres que j'ai présentés à la Chambre que presque tous nos principaux produits se dirigent vers les Etats-Unis; c'est un million de dollars qui s'achemine quotidiennement de l'autre côté de la frontière.

Le ministre affirme que la réciprocité aurait détourné notre trafic; or, le premier geste de portée internationale esquissé par nos ministres à leur avènement au pouvoir a été d'aller s'agenouiller aux pieds des Yankees et de les supplier, au nom de Dieu, de leur permettre de faire transiter leur blé en territoire américain. En réalité, le Gouvernement a bien fait preuve de lenteur à cet égard; c'était une amère potion à avaler; mais force lui fut bien de vider la coupe et il obtint ce qu'il demandait. On lui permit uniquement de faire transiter le blé en territoire canadien, en entrepôt. Ce n'était remédier qu'à une partie des embarras. Il n'en résulta pas de relèvement du prix au bénéfice du producteur canadien; seulement, cela lui permit d'expédier son grain en dehors du pays. Cette année, éclairé par l'expérience, le Gouvernement a fait preuve d'un peu plus de hardiesse et il s'est mis à l'œuvre plus tôt. Même avant la rentrée des chambres, ces messieurs se sont adressés à Washington, chapeaux bas, disant: "Monsieur le président, veuillez-nous permettre de faire transiter encore une fois notre blé par votre territoire. L'an dernier, vous avez bien voulu nous autoriser à le faire, et ça été la panacée de tous nos maux; accordez-nous encore une fois la même faveur, et à l'avenir, nous nous amenderons". Et pourtant hier à peine, le ministre des Finances s'écriait: "Nous voulons bien commercer avec les Etats-Unis, n'en déplaise à ceux qui affirment le contraire!"

Nous voulons bien que vous fassiez du commerce, pourvu que ce soit en franchissant le mur du tarif. Leur loyalisme s'affaiblit par degrés et il n'y aurait rien d'étonnant qu'avant la prochaine consultation populaire. nous appréciions pourquoi le ministre des Finances a ressuscité la réciprocité. On le verra se diriger vers Washington pour y négocier un traité de réciprocité. Car le ministre, en homme avisé qu'il est, sait parfaitement qu'au point de vue économique, la réciprocité est aussi bonne aujourd'hui que l'an dernier et c'est la meilleure mesure économique qu'il soit possible de proposer au bénéfice du Canada, sauf le relèvement de la préférence commerciale accordée à la Grande-Bretagne.

Voilà pourquoi le ministre a remis à l'étude la question de la réciprocité.

Afin d'empêcher le peuple canadien de se révolter contre ce système, il dit: "Nous allons vous donner la panacée de tous nos maux; nous avons négocié un traité de réciprocité avec les Antilles anglaises et nous allons en négocier un autre avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande." Pour l'édification du ministre des Finances, je vais citer quelques chiffres indiquant l'énorme commerce que nous faions avec ces pays, commerce qui sera notre salut commercialement, et cela comparativement à notre commerce avec les Etats-Unis.

L'an dernier, notre exportation de foin aux Etats-Unis a atteint le chiffre de $5,187,727. Aux Antilles anglaises et en Guinée nous avons expédié un chargement de train, valant $16,000; en Australie et en Nouvelle-Zélande, nous en avons expédié pour la superbe somme de $449. C'était là sans doute quelques bottes de foin restées dans un steamer qui avait transporté du bétail de valeur ou chose semblable. La statistique du poisson offrira peut-être au ministre une fiche de consolation. Je veux bien que cette statistique lui soit un réconfort. L'an dernier, nous avons vendu aux Etats-Unis $5,378,661 valant de poisson. Aux Antilles anglaises, nous en avons vendu pour $1,427,559, soit environ un quart de la totalité exportée aux Etats-Unis. En Australie nous avons expédié pour $598,232, soit un dixième de nos ventes aux Etats-Unis. Notre exportation de lattes aux Antilles anglaises a atteint le chiffre de $825, et celui de $16,434 pour l'Australie; tandis qu'aux Etats-Unis nous avons expédié $1,654,822 valant, en présence d'un droit de 20 cents le mille.

Nous avons envoyé dans les Antilles anglaises pour un peu plus de $26,000 de bardeaux, nous en avons envoyé pour $30 en Australie et pour $1,451,878 aux Etats-Unis. Nous avons expédié du madrier, des planches et des voliges aux Etats-Unis pour $14,275,264 et en Australie, à la Nouvelle-Zélande et aux Antilles anglaises, pour une somme totale de $458,443. Pendant l'exercice 1912-1913, la même proportion se continue. Au cours des cinq premiers mois de cette année, nous avons expédié pour $2,110,153 de foin aux Etats-Unis, aux Antilles anglaises pour $11,522 et nous n'en avons pas envoyé une seule botte en Australie. Les Etats-Unis nous

ont acheté pour $101,203 de pommes de terre, les Antilles anglaises pour $3,376, mais l'Australie et la Nouvelle-Zélande pas une seule. La même proportion existe pour les lattes, les bardeaux, les madriers et les planches.

Tel est le marché que mon honorable ami va nous obtenir pour compenser la perte que nous avons faite après que le grand marché américain nous eût été fermé. C'est sur ce marché que compte mon honorable ami pour continuer à faire circuler de l'est à l'ouest ses grandes lignes de communication. C'est sur ce marché que compte mon honorable ami pour enrichir ses amis quand ils ne seront pas intéressés à combiner des mergers d'entreprises industrielles.

Je veux signaler à mon honorable ami quelque chose que nous avons gagné avec la réciprocité. J'ai quelques chiffres qui pourront l'intéresser. Nous avons eu un avant-goût de la réciprocité pour environ un quart de la population qui aurait dû exister, simplement pour en avoir une idée, je veux parler de la pulpe et du papier. Comme le sait mon honorable ami, les américains ont mis en vigueur cette partie de la loi qui concerne la pulpe et le papier jusqu'à une certaine valeur, c'est-à-dire comprenant seulement les qualités inférieures de papier. Durant l'exercice 1911-1912, cela n'a pas pu affecter beaucoup notre production, car la nouvelle convention n'a été faite que vers la date des élections, alors qu'il n'y avait plus que quatre ou cinq mois avant la clôture de l'exercice et naturellement il faut quelque temps aux hommes d'affaires pour modifier leurs arrangements et se lancer dans une voie nouvelle. Mais pourtant, les chiffres montrent ce que nous avons pu faire, grâce à la réciprocité.

Dans l'année 1911, nous avons exporté aux Etats-Unis pour $2,075,889 de papier de tout genre. Sur cette grande somme, environ 80 ou 90 p. 100 était imputable au papier. En 1912, nous avons expédié aux Etats-Unis pour $2,052,711 de ces produits. Dans les premiers cinq mois de 1912-1913, alors que les Américains ont pu raisonnablement commencer à modifier leurs relations commerciales et quand nous nous sommes mis à manufacturer pour les Etats-Unis, nous en avons envoyé pour $1,071,197 et si vous continuez la proportion pour l'année entière, vous constaterez que cette année, sans tenir compte de l'augmentation naturelle qui se produira dans les sept derniers mois de l'année, nous expédierons aux Etats-Unis pour $2,570,868 ou en cinq mois, après qu'ils eurent enlevé une partie des droits sur le papier, environ un quart de ce qu'on aurait obtenu, nous avons augmenté notre commerce de papier de $500,000 ou 25 p. 100 de notre production totale.

J'ai quelques autres chiffres qui pourront éclairer quelque peu mon ami sur la question de la pulpe. Nous pouvions envoyer de la pulpe aux Etats-Unis jusqu'à un certain degré, mais pas en très grande quantité parce que le tarif n'était pas prohitif. En 1910-1911, nous en avons envoyé aux Etats-Unis pour $5,094,589. En 1912 après une application partielle de la réciprocité l'exportation de la pulpe aux Etats-Unis tomba à $4,419,944, soit une réduction de plus de $600,000 dans le total de la pulpe expédiée aux Etats-Unis. Dans les cinq premiers mois de l'année actuelle, l'envoi a été de $1,650,941 et si vous calculez jusqu'à la fin des douze mois de l'exercice, vous verrez que nos expéditions atteignent seulement $3,962,256, montrant ainsi que dans une année il s'est produit une diminution de $1,000,000 dans le montant de la pulpe qui a été expédiée aux Etats-Unis. Quand nos expéditions se font sous la forme de papier manufacturé au lieu de pulpe, c'est le produit d'une industrie qui emploie des centaines et des milliers d'ouvriers dans tout l'est du Canada. Nous l'envoyons sous une forme qui donne des profits au Canada et je ne doute pas que si les Etats-Unis ne rétablissent pas l'ancien tarif sur le papier, nous verrons bientôt cesser l'exportation de la pulpe et nous enverrons tout ce produit au Canada sous la forme de l'article manufacturé.

Et si les Etats-Unis suppriment le droit sur la pulpe et le papier fabriqués avec le bois coupé sur les terres de la couronne dans les provinces de Québec et d'Ontario, j'affirme que 95 p. 100 de tout le papier que nous produisons au Canada trouvera en trois ans un débouché sur les marchés américains.

Voilà quelques-uns des avantages que nous avons obtenus par un simple avant-goût de la réciprocité. Avec des faits comme ceux-ci, donnés non pas par un homme politque ou un membre du Parlement mais par les statistiques du commerce et de l'industrie du Canada, je peux remercier mon honorable ami d'avoir ressuscité la question de la réciprocité. Je l'avertis que je la clouerai à mon mât politique, tant qu'elle ne sera pas rejetée par les Etats-Unis. La population du pays s'occupe de cette question avec beaucoup plus d'intérêt qu'elle n'en consacre à ce qu'il va faire avec ses $30,000,000 ou $35,000,000 pour la marine anglaise. Les journaux de ma région établissent des comparaisons dans leurs colonnes entre les prix des pommes de terre, du foin, de l'avoine et de tous les produits d'exportation des agriculteurs dans deux villes séparées par une distance de 12 milles. Le dernier rapport que j'ai vu, établit qu'à Woodstock les pommes de terre se vendent à $1 le baril, tandis qu'à 12 milles plus loin, dans la ville de Hopetown, Maine, elles se vendent à $1.45.

Un honorable DEPUTE: Quel est le tarif?

M. CARVELL: Soixante deux cents et demi par baril. Le même rapport montre que la proportion pour l'avoine est encore plus forte.

Le peuple s'occupe de ces questions et je ne pense pas qu'il pourra être entraîné par quiconque brandira un drapeau ou qu'il s'occupera de savoir à quelle église appartient mon honorable ami le chef de l'opposition, à la prochaine occasion qu'il aura de voter sur cette question. Je tiens à déclarer aussi énergiquement que possible que ce qu'il nous faut dans ce pays, ce sont des marchés plus vastes et que les entraves doivent disparaître pour nous permettre de vendre nos surplus sur les marchés étrangers.

Mon honorable ami sait, qu'au point de vue économique, la richesse est créée dans ce pays seulement par un des quatre moyens suivants: par les produits de l'agriculture, des forêts, des mines et de la mer. Vous pouvez jongler avec le marché de la bourse, vous pouvez combiner des manufactures, vous pouvez faire tous les mergers et les coalitions que vous voudrez, mais vous ne produirez pas la richesse, vous ne créerez pas un dollar. Mais les bûcherons qui vont dans les forêts et coupent le bois, les pêcheurs qui vont sur la mer et rapportent du poisson, les agriculteurs qui défrichent de nouvelles prairies, ceux qui dans les régions cultivées de l'est du Canada produisent de l'avoine et des pommes de terre, ceux-là créent la richesse, ceux-là sont de vrais patriotes. L'honorable député de Grey-sud (M. Ball)—je parle de lui avec le plus grand respect—a prononcé hier un discours. On me dit qu'il est devenu riche en manufacturant un assez pauvre article d'ameublement avec du bois vert qui pousse au Canada et pour lequel il avait une protection de $35 sur $100. Il n'a créé aucune richesse dans le pays; il a pu seulement, grâce au tarif, extraire l'argent du cultivateur, du bûcheron et du pêcheur, parce que s'ils voulaient importer cet article d'ameublement des Etats-Unis ou de toute autre partie du globe, ils auraient été taxés d'au moins 33½ p. 100. Ainsi il a récolté sur leur richesse, mais il n'en a pas créé.

C'est pour cela que nous avons essayé de trouver un marché avec la convention de réciprocité si elle avait pu être adoptée, c'est pour cela que le Gouvernement doit trouver un marché et c'est pour cela que la population du pays réclame un marché. J'attends avec la plus grande confiance l'occasion où le peuple, les producteurs comme les consommateurs, montreront ce qu'ils pensent sur cette grande question économique des marchés plus vastes et de la diminution du coût de l'existence.

M. A. MEIGHEN (Portage-la-Prairie): Je ne prendrai pas une part générale au débat. Comme la Chambre s'en souviendra, j'ai eu une discussion sur une question de fait avec l'honorable député de Carleton (Nouveau-Brunswick) (M. Carvell) au cours de son discours. L'honorable député discutait la récente élection de Macdonald et le point le plus grave de son accusation était le refus d'accorder les services d'un avocat à certaines personnes après leur arrestation. Il signalait le cas d'un certain Walkinshaw qui avait été arrêté dans le voisinage de Rathwell situé dans le district judiciaire de Portage-la-Prairie. Pour être amené à Portage-la-Prairie, il devait d'abord être conduit à Winnipeg et ensuite par chemin de fer à Portage-la-Prairie parce qu'il n'y avait pas d'autres moyens de le faire venir. Il appert de l'affidavit que le policeman qui le surveillait lui a refusé de communiquer avec un avocat, pendant qu'il voyageait de Rathwell à Portage-la-Prairie. La discussion avec mon honorable amis a pris naissance sur ce point. Il disait que pendant toute la durée du séjour de Walkinshaw à Portage-la-Prairie on lui avait refusé un avocat, que samedi, le 12 octobre, date de l'élection, Walkinshaw fut autorisé pour la première fois à voir un avocat. Fais-je erreur?

M. CARVELL: Oui. Il a vu un avocat à Winnipeg et on l'en a éloigné.

M. MEIGHEN: Mon honorable ami dit-il que c'est la seule fois qu'il ait vu un avocat jusqu'à samedi?

Quelques honorables DEPUTES: Répondez.

M. MEIGHEN Mon honorable ami montre ses couleurs. Je me suis levé pour corriger son erreur parce qu'après quatre ans d'expérience dans cette Chambre j'ai toujours pensé que c'est le désir de tout membre d'exposer exactement les faits et de les connaître. Je n'avais pas lu auparavant l'affidavit de Walkinshaw. Je n'ai pas le temps de lire les gémissements interminables d'une petite fille d'école, la vie est trop courte. J'ai seulement voulu saisir l'occasion de dire à l'honorable député de Carleton que résidant à Portage-la-Prairie à l'époque, sans avoir rien eu à faire avec cet incident, je sus parfaitement que Walkinshaw avait eu un avocat à Portage-la-Prairie et l'avait eu avant le samedi 12 octobre. L'honorable député de Carleton avec cette courtoisie qui ne lui fait jamais défaut a refusé d'accepter ma parole. Il a préféré, a-t-il dit, croire l'affidavit de Walkinshaw et il maintenait son affirmation qu'on ne l'avait jamais autorisé à voir un avocat jusqu'au samedi. Ai-je mal compris ses paroles, encore une fois?

M. CARVELL: Oui. J'ai dit que je passais rapidement en revue les affidavit et je laisserai la Chambre seule juge de dire si je n'ai pas exposé exactement les faits

tels qu'ils sont dans les affidavit. Si mon honorable ami veut donner maintenant les renseignements personnels qu'il peut avoir et qui ne sont pas contenus dans ces affidavit ce sera très utile pour les débats.

M. MEIGHEN : Je suis bien aise de cette interruption de mon honorable ami. Son attitude n'en est que mieux définie. Il déclare sur sa responsabilité de député qu'il a donné ce qu'il croit être la substance de ce qui était contenu dans cet affidavit que je n'avais pas lu ; je parlais de choses que je savais personnellement.

M. CARVELL: J'ignorais que vous ne l'aviez pas lu.

M. MEIGHEN : Jugez alors de mon étonnement, lorsqu'en lisant cet affidavit, j'ai constaté qu'il confirmait absolument ce que j'avais dit. Je ne citerai pas le document en entier, mais je donnerai volontiers lecture de tous les passages que mon honorable ami désirera ajouter aux extraits que je propose de donner. Il est dit dans l'affidavit que Walkinshaw a été arrêté le 9 octobre le mercredi. Le même soir, il fut conduit à Winnipeg ; je suppose qu'on ne pouvait pas le conduire directement à Portage-la-Prairie. Quoiqu'il en soit, ce n'est que le lendemain matin qu'on le conduisit à Portage-la-Prairie. Je cite l'affidavit à partir de ce moment :

A six heures du matin...

Nous sommes au 9 octobre, le jour de l'arrestation. J'emprunte cette citation à la page 66 des Débats.

A six heures, le lendemain matin, j'entendis raisonner un timbre et quelqu'un me cria brutalement de me lever. La porte de la cellule fut ouverte et je pus prendre mes vêtements pour m'habiller.

Nous pouvons ici passer quelques lignes dans lesquelles il explique qu'il a été conduit quelque part :

On me garda ainsi enfermé jusqu'à dix heures moins vingt et l'on me conduisit ensuite au greffe où m'attendait mon avocat, M. McMurray. Je lui avais à peine serré la main lorsqu'on me fit entrer dans une autre pièce où je fus pesé, etc.

On me remit ensuite entre les mains d'un détective provincial qui m'entraîna au dehors. Au moment de franchir la porte, je demandai si l'on ne me permettrait pas de voir mon avocat.

Il était toujours sous la garde d'un homme de la police.

M. PROUX : A-t-il vu son avocat?

M. MEIGHEN (lisant):

Pour toute réponse le détective me dit qu'il avait des ordres. Un taxi-cab nous attendait devant la prison. Mon avocat voulut monter dans la voiture et faire le trajet en ma compagnie, mais il en fut empêché par le détective. J'ai appris depuis que le gouverneur de la prison provinciale avait dit à mon avocat qu'il pourrait prendre place à mes côtés, dans le taxi-cab.

M. CARVELL : Lisez tout.

M. MEIGHEN : Il dit dans son affidavit qu'il voulut voir son avocat pendant qu'il était sous la garde de la police et que la permission lui fut refusée.

M. CARVELL : Lisez tout. Puisque l'honorable député fait tant de citer l'affidavit, qu'il le cite en entier.

M. MEIGHEN : Je vais citer le paragraphe suivant que mon honorable ami considère d'une extrême importance.

M. CARVELL : Ne défigurez pas le document.

M. MEIGHEN : Je ne suis pas encore arrivé au passage qui nous occupe et je conseille à mon honorable ami de prendre patience, car lorsque nous serons rendus à Portage-la-Prairie, il saura ce que c'est que d'être tenu sur le gril.

Mais ce n'était évidemment qu'un subterfuge, puisque cette permission lui fut ensuite refusée. Je fus conduit rapidement à la gare du Nord-Canadien et mis à bord du train à destination de Portage. Ce n'est toutefois que sur le train que j'ai su où l'on me conduisait.

En arrivant à Portage, le détective me conduisit directement à la prison provinciale. Il expliqua aux autorités qui j'étais et on lui répondit que j'étais attendu. Après les inscriptions usuelles, on me conduisit dans le quartier des détenus et on m'enferma dans une cellule jusqu'après le dîner. Le dîner, dans cette prison, consistait en une soupe claire, sentant la graisse, une pomme de terre cuite au four, un morceau de pain sec, un gobelet de mauvais thé sans sucre ni lait.

Après le dîner, je fus conduit à la cour de police devant le magistrat Marshall.

C'était le jeudi.

Cette première comparution m'a paru être faite à huis clos; les seules personnes présentes étaient le magistrat, le substitut du procureur, le détective qui m'avait amené et un membre de la police de la localité. Le magistrat prit connaissance de l'accusation; ce n'était qu'une répétition de la vague accusation contenue dans le mandat d'arrestation, contenue dans l'article 269. Le substitut du procureur, F. G. Taylor, expliqua alors que les documents et les pièces concernant cette affaire ne lui étaient pas encore parvenus et demanda une remise de la cause jusqu'au samedi après-midi, 12 octobre, afin d'avoir le temps de se préparer.

Nous sommes toujours au jeudi.

Le magistrat se disposait à accéder à cette demande lorsque je me décidai à intervenir. Je demandai au magistrat s'il oserait prendre sur lui de me condamner à subir un procès en l'absence de toute accusation précise. Comme il ne répondait pas, je demandai à être remis en liberté sous caution. Il se retourna du côté du substitut du procureur, M. Taylor, et lui demanda ce qu'il en pensait.

Ce dernier répondit qu'il ne pouvait pas être question de me faire subir mon procès ce jour-là, vu que je n'avais pas d'avocat pour me défendre, mais que l'affaire était tellement grave que je ne pouvais pas être remis en liberté sous caution. Sans plus de commentaires, le magistrat, M. Marshall, me renvoya en prison jusqu'au samedi, 12 octobre, à 2 heures de l'après-midi.

Voici maintenant le paragraphe controversé :

Je fus conduit à la prison provinciale par le détective et je fus enfermé dans une cellule comme un vulgaire criminel; j'ai été astreint au règlement ordinaire de la prison quant aux repas, au coucher, à la réclusion, etc., comme la première fois. A mon retour à la prison je demandai de nouveau à communiquer avec mon avocat et on me permit de l'appeler par le téléphone.

On lui permit d'appeler son avocat par le téléphone.

Quelque temps après on me fit sortir de ma cellule et on me conduisit au greffe où je pus m'entretenir quelques instants avec mon avocat.

Cela se passait le 10 octobre.

Il me promit de faire tout ce qu'il serait possible de faire pour obtenir mon élargissement sous caution, mais il m'avoua qu'il n'espérait guère réussir vu les mauvaises dispositions de ceux qui représentaient la poursuite.

M. CARVELL: Cela se passait au téléphone, remarquez bien.

PLUSIEURS DEPUTES : Oh! oh!

M. MEIGHEN (lisant):

A mon retour à la prison, je demandai de nouveau à communiquer avec mon avocat et on me permit de l'appeler par le téléphone. Quelque temps après, on me fit sortir de ma cellule et on me conduisit au greffe où je pus m'entretenir quelques instants avec mon avocat privément.

Plusieurs DEPUTES: Oh! oh!

M. MEIGHEN (lisant):

Je ne revis mon avocat que quelques minutes avant de partir pour la cour, le samedi après-midi. Il m'apprit qu'il n'avait rien obtenu au sujet du cautionnement, mais qu'il espérait obtenir mon élargissement, après ma comparution devant le magistrat.

M. CARVELL: C'est exact.

M. MEIGHEN: C'est exact, et c'est ce qui fait que mon honorable ami a tort, pour ne pas dire plus. Je connais le directeur de la prison, à Portage-la-Prairie. J'exerce la profession d'avocat depuis un certain nombre d'années et j'ai appris (et l'honorable député de Carleton (N.-B.), a appris également sans doute) qu'un prisonnier, sous la garde d'un homme de police, n'a pas la permission de voir un avocat avant d'être rendu au lieu de son incarcération.

M. CARVELL: Je n'ai jamais entendu parler de choses semblables de ma vie et on ne trouverait pas un seul avocat, dans toutes les Provinces maritimes, pour partager cette opinion de mon honorable ami.

M. MEIGHEN: Quand le prisonnier est rendu au lieu de l'incarcération, il est admis à voir un avocat.

M. CARVELL: Il n'y a pas un avocat dans cette Chambre qui ait entendu parler d'une pareille chose.

M. MEIGHEN: Quand le prisonnier est conforme guère aux règles de l'étiquette qu'il a voulu m'imposer. Ce que je lui reproche c'est d'avoir refusé d'accepter comme vraie une chose dont j'affirmais avoir une connaissance personnelle, et d'avoir préféré s'en rapporter à un affidavit qui, prétendait-il, me contredisait, quand en réalité, il corroborait absolument ce que j'avais dit.

Je ne connais pas Walkinshaw que je n'ai jamais vu; mais à aucun endroit de son affidavit il dit ou laisse entendre qu'après son arrivée à Portage-la-Prairie, l'endroit où il devait être incarcéré, il ait demandé à voir un avocat et que la permission lui ait été refusée. Cela n'empêche pas que le parti libéral (qui n'a pas demandé la destitution du gouverneur de la prison de Portage-la-Prairie) compare le dernier à Dago Frank, Lefty Louie, et autres meurtriers des Etats-Unis. J'ai lu l'affidavit avec beaucoup de soin et nulle part il n'y est dit qu'on a refusé au prisonnier de voir un avocat, après son arrivée à Portage-la-Prairie. Je savais personnellement et je sais maintenant par cet affidavit qu'il a eu un avocat, M. Daniel Ormand, dès qu'il en a fait la demande, depuis le jeudi 10 octobre jusqu'à la date de son élargissement.

A plus d'une reprise, pendant son discours, mon honorable ami a parlé, sinon avec éloquence, du moins avec beaucoup de véhémence; mais il s'est surtout surpassé dans ses commentaires sur ce refus de permettre à un prisonnier de voir son avocat. Malheureusement pour lui, les faits qu'il commentait ainsi étaient absolument erronés. Walkinshaw lui-même, que je n'appelle pas un apache, peut soutenir favorablement la comparaison avec mon honorable ami sous ce rapport.

Je n'ai plus qu'une remarque à faire. Dans un langage qui pourrait être plus clair et, je ne crois pas dépasser les bornes permises en disant, dans un langage qui ne pouvait être plus vil, l'honorable député de Carleton a qualifié M. Stedman et un autre dont j'oublie le nom, qui ont signé l'affidavit lu par le ministre des Travaux publics, d'apaches (gunmen) et les a comparés aux bandits qui viennent d'être con-

damnés à mort par les tribunaux de New-York.

Je ne connais pas M. Stedman dont je n'ai appris le nom qu'en entendant lire la déclaration solennelle dont il a été question cet après-midi. L'autre personne m'est également inconnue et j'irai jusqu'à dire que jamais auparavant l'honorable représentant de Carleton n'a même entendu prononcer leurs noms.

M. CARVELL: Stedman est un de ceux qui ont aidé à l'arrestation et à l'emprisonnement de Prince, ce que l'on peut constater en lisant ces déclarations solennelles. L'honorable député bénéficierait de la lecture de ces documents.

M. MEIGHEN: Je le répète: l'honorable député ne connaît pas ces personnes; il ignore tout d'elles et c'est dans cet état d'aveugle ignorance qu'il prend sur lui de porter des accusations contre elles et d'établir des comparaisons odieuses. Il y a quatre ans que je fais partie de cette Chambre et j'ai suivi depuis longtemps ce qui se passait ici; cependant, je puis dire que je n'ai jamais été témoin d'un cas aussi flagrant où un membre de cette Chambre ait invoqué pour se soustraire à la responsabilité qui lui incombe et en la façon dont s'est servi l'honorable député des privilèges et les prérogations de sa qualité de représentant du peuple.

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

Reprise de la séance.

M. L. T. PACAUD: (Mégantic): En prenant pour la première fois la parole en cette enceinte, je constate que le Gouvernement a augmenté l'embarras qui accompagne invariablement tâche semblable en ne nous fournissant que les renseignements maigres et insuffisants que contient le discours du Trône dont il nous faut discuter les mérites avant de prononcer jugement. Tout d'abord, on nous a dit qu'à l'heure qu'il est le Canada jouit d'une prospérité presque complète; que son commerce augmente d'une façon rapide et continue et que nos revenus excèdent nos dépenses. En proposant l'adoption de l'adresse en réponse au discours du Trône, l'honorable représentant de Chambly-Verchères (M. Rainville) a discuté longuement cet aspect de la question. Je puis dire immédiatement que j'accepte absolument et sans réserve la description très frappante qu'il a faite des progrès et de la richesse du pays. Mais arrêtons-nous un instant à l'étude d'une question d'une extrême importance, à mon sens, et sur laquelle, je le crains fort, je ne puis partager l'opinion de mon honorable ami; demandons-nous à qui revient le mérite de la prospérité dont le Canada jouit aujourd'hui. L'honorable député de Chambly-Verchères appuie loyalement le Gouvernement qui préside aux destinées de notre pays à l'heure qu'il est. Vif est son désir de plaire aux membres de la nouvelle administration.

M. LEMIEUX: C'est un nouveau converti.

M. PACAUD: En effet, un nouveau converti. Pourtant, il a été forcé de reconnaître que ce serait vouloir atteindre l'impossible que d'essayer de démontrer que le mérite de cette prospérité revient aux ministres que nous avons aujourd'hui. Mais ce ne devait pas être son dernier mot. Il a dû remonter de plusieurs années dans l'histoire de notre pays pour découvrir que les auteurs de cette prospérité furent les grands chefs du parti conservateur, sir John A. Macdonald et sir Georges Etienne Cartier. Etonné je fus d'entendre l'honorable député exprimer ce sentiment. Il a été jusqu'à tout récemment partisan dévoué du parti libéral et ce n'est que tout dernièrement qu'il a changé son allégeance politique lorsque s'est soulevée la question de la marine de guerre. Il défendait et approuvait la politique fiscale de l'ancienne administration, la préférence accordée à la Grande-Bretagne par les anciens ministres libéraux, enfin toutes les conventions d'une nature commerciale conclues par l'ancien gouvernement avec différents pays du monde.

M. SHARPE (Ontario): Celle de la réciprocité exceptée.

M. PACAUD: Non, puisqu'il approuvait cette politique. Nos adversaires n'ont discuté qu'une seule et unique question dans la province de Québec, celle de la marine de guerre. L'honorable député ne s'est pas contenté d'appuyer la politique commerciale de l'ancien gouvernement, mais il a approuvé ce que ce dernier avait fait en créant de nouvelles provinces au Nord-Ouest et en y faisant accourir trois millions d'habitants en moins de quinze ans, grâce à une politique d'immigration vigoureuse et raisonnée. Il a applaudi à la construction du Transcontinental, de cette voie ferrée qui doit relier l'Est à l'Ouest. Et voici qu'aujourd'hui il n'a pas le courage de se lever en cette enceinte pour féliciter ses nouveaux amis d'avoir préparé cette prospérité dont nous jouissons, tout en ne voulant pas en attribuer le mérite à l'ancien régime libéral.

J'en arrive maintenant à cette partie du discours du Trône qui a trait à la conférence tenue à Londres l'été dernier, à laquelle ont pris part quatre membres du cabinet et qui se rapportait à la question de la marine de guerre. En vérité, le renseignement que le discours du Trône contient à ce sujet laisse plutôt à désirer et nous laisse perplexes. On nous dit, si

l'on s'en rapporte à certaines indiscrétions ministérielles, qu'il incombe au Canada, à l'heure qu'il est, de fournir à l'amirauté britannique toute l'aide nécessaire. Eh bien, quel que puisse être notre devoir en notre qualité de sujets britanniques ou en celle de Canadiens, le sens commun nous force à dire qu'avant de nous former une opinion, nous devons connaître la nature des conditions au milieu desquelles nous nous débattons. Telle a toujours été la règle suivie plus ou moins invariablement par les membres des deux côtés de la Chambre. On n'a compté qu'une seule exception et c'est l'honorable député de Chambly-Verchères qui l'a fournie. L'autre soir l'honorable député de Vaudreuil (M. Boyer) nous a fait connaître la nature des idées politiques que l'honorable représentant de Chambly-Verchères avait caressées avant le 21 septembre 1911. Il nous a rappelé—ce que nous connaissons déjà—les appels passionnés qu'on adressait aux électeurs au sujet de la politique navale de l'ancien gouvernement et la déclaration que nos adversaires colportaient de tréteaux en tréteaux publics dans la province de Québec, et d'après laquelle ils condamnaient sans réserve tout ce qu'avaient fait les libéraux et les conservateurs dans le cas de cette marine de guerre. Depuis le 21 septembre 1911 on n'entend plus de ces appels enflammés aux électeurs.

L'honorable député de Chambly-Verchères cherche à nous inculquer l'idée qu'il a aperçu un nuage sombre qui menaçait l'empire britannique; il en conclut immédiatement que le Canada doit contribuer à la marine de guerre de la Grande-Bretagne. Il éprouve aujourd'hui un si grand besoin d'expliquer son attitude en cette Chambre, qu'il imagine l'existence d'un état de choses qu'on ne nous a pas encore fait connaître. Il tire la conclusion qui lui est la plus favorable et il manifeste un désir de contribuer à la marine de guerre britannique. Voilà qui est sérieux. Cependant, ce n'est pas encore assez à son avis ; il va plus loin en disant : Je suis convaincu que la province de Québec et que toutes les autres provinces du Dominion s'uniront pour approuver cette politique.

Je suis certain que les amis de l'honorable représentant de Chambly-Verchères, amis qu'il a grandement surpris dans le passé, tomberont presques des nues, lorsqu'ils apprendront qu'il s'est levé en cette enceinte et que, sans invoquer les moindres faits pour appuyer son attitude, il a affirmé ainsi sa conviction et qu'il a approuvé d'emblée et sans restriction la politique de ses nouveaux amis.

M. PACAUD.

J'aimerais dire un mot de certaines observations de l'honorable député de Kingston (M. Nickle) qui a secondé l'adresse en réponse au discours du Trône. Cet honorable député nous a dit qu'il savait qu'il y avait au Canada des gens qui croyaient que la Grande-Bretagne n'avait pas dans le passé traité le Canada ainsi qu'elle aurait dû le faire et qui prétendaient que notre pays ne devait rien à la Grande-Bretagne. Il ajoute immédiatement qu'il savait que la province de Québec s'unirait aux autres provinces du Canada pour approuver la politique du Gouvernement—politique qui ne nous a pas encore été énoncée—on ne peut interpréte que dans un sens ces observations de l'honorable député et c'est que mon honorable ami s'imaginerait que c'était bien là également l'impulsion d'un certain groupe d'habitants de la province de Québec. Je dirai à l'honorable représentant de Kingston que si ses sentiments ont existé dans la province de Québec, on ne doit pas les attribuer aux libéraux canadiens-français de cette province. Ces derniers ont suivi leur chef et leur parti dans le premier effort pour venir au secours de l'Angleterre et pour assurer la défense du Canada en adoptant une politique navale parant à toutes les éventualités qui pourraient menacer le mère patrie. Voilà ce qu'ils ont fait, obéissant non pas seulement à l'estime dans laquelle ils tiennent leur chef, et à la fidélité à leur parti, mais encore par la conviction sincère que la population du Canada doit envisager en toute liberté puisqu'elle jouit de cette dernière, le problème de la défense navale. En suivant cette politique, nous admirons en même temps notre chef qui avait par sa sagesse, sa perspicacité et ses aptitudes d'homme d'Etat résolu le problème en satisfaisant dans son intégrité notre désir d'aider la Grande-Bretagne et de conserver notre intégrité nationale. La loyale opposition de Sa Majesté traitera avec équité tout projet que le Gouvernement lui soumettra en vue de résoudre ce problème. Elle obéira à cet esprit de justice qui caractérise la loyale population qu'elle représente en cette Chambre.

Je veux m'occuper maintenant de l'amendement présenté à la Chambre par le très honorable chef de la gauche. Je ne désire pas discuter les accusations qu'on a déjà expliquées ici même; le pays sait maintenant comment les conservateurs gagnent les élections. Mais me sera-t-il permis de tirer une conclusion des faits qui ont été exposés ici et qui ont trait à cette affaire et de dire que sous la présente administration la situation est bien loin de s'améliorer? Avant le 21 septembre 1911, tout Canadien libre sujet britannique qui se permettait de penser autrement que nos

adversaires en cette Chambre était accusé de manquer de loyalisme envers l'Angleterre —on ne trouvait pas de place pour lui dans les conseils de la nation—mais aujourd'hui, si un homme en agissant librement et tout en observant la loi se hasarde à convaincre les électeurs de ce pays que le Gouvernement ne mérite pas leur confiance, on l'emprisonne; on ne veut pas même l'admettre à caution; on lui refuse même les lumières d'un avocat. Tout homme non préjugé et honnête reconnaîtra qu'un tel état de chose est outrageant: j'estime, monsieur l'Orateur, que jamais depuis l'établissement du gouvernement responsable en ce pays, ne s'est trouvé un gouvernement pour mériter plus que celui qui nous régit aujourd'hui et avec plus de raison la censure de la Chambre et du peuple du Canada. Je voterai de tout cœur en faveur de l'amendement soumis à la Chambre.

M. ARTHUR CYRIL BOYCE (Algoma-ouest): Les membres de cette Chambre doivent se féliciter de ce que l'honorable député qui vient de reprendre son siège a pu s'exprimer, dans cette première circonstance où il prend la parole en cette enceinte, avec une telle abondance et une force si apparente, même s'il a semblé vouloir s'écarter des faits en une façon qui n'est pas la caractéristique des usages, des coutumes et de la tradition d'une assemblée délibérante comme l'est le Parlement du Canada. Mais on peut pardonner à mon honorable ami de Mégantic si l'on tient compte de la voie où s'est engagé l'honorable représentant de Carleton (M. Carvell) dont je regrette l'absence ce soir. Je suppose qu'il est fatigué après le magnifique effort physique qu'il a tenté pour convaincre la Chambre qu'il était sincère.

Bien que je répugne à parler de l'honorable député en son absence, je vais me permettre de relever certaines de ses observations en ce qu'elles concordent avec la question soulevée par l'amendement du chef de l'opposition, et en ce qu'elles s'y rattachent.

Sur les faits, mon honorable ami de Carleton s'est prononcé de la façon la plus positive. Il n'a pas été lent à prendre comme parole d'évangile une déclaration faite sous serment, du moment que lecture en était donnée par une autorité sacrosainte comme l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Oliver). Sans connaître en aucune façon l'auteur de la déclaration et sans savoir s'il s'agit d'une personne digne de politique avec qui, lorsqu'il siégeait du côté ministériel, il se trouvait en rapports si étroits lorsqu'il s'agissait de déclarations faites sous serment. Mon honorable ami de Carleton n'a pas hésité à se porter garant de l'exactitude des faits allégués dans l'affidavit dont le représentant d'Edmonton a donné lecture avec tant de volubilité; il ne fait qu'un avec l'auteur de ces allégations dont il garantit la véracité.

M. OLIVER: Je demanderai à l'honorable député s'il met en doute l'exactitude de ces déclarations.

M. BOYCE: Mon honorable ami pourra en juger par mes observations, s'il daigne y prêter l'oreille. Le représentant de Carleton et le député d'Edmonton n'ont pas toujours eu autant de respect pour les affidavit donnés comme preuve; et puisque ce dernier, dont l'intégrité est si parfaite quand il s'agit d'inconduite notoire, a cru devoir faire une question, je lui rappellerai qu'à l'époque où il faisait partie du cabinet il se souciait fort peu d'accepter ainsi les déclarations relatives à la corruption des mœurs politiques, ou la preuve des menées des voleurs et des apaches de son ministère, auxquels il avait accordé de l'avancement parce que c'étaient des voleurs et des bandits.

M. OLIVER: L'honorable député fait là une allusion que je ne comprends pas.

M. BOYCE: Vous comprendrez tout à l'heure.

M. OLIVER: Si mon honorable ami a quelque allusion ou insinuation à faire, je le prierai de préciser, de nous dire de qui et de quoi il veut parler.

M. BOYCE: Il y a assez longtemps que je suis membre de la Chambre, on peut m'en croire, pour qu'on ne réussisse plus à me faire perdre le fil de mon discours à la faveur d'un tel procédé. Je me propose d'évoquer une couple de souvenirs pour l'édification de mon honorable ami et pour faire voir au pays combien l'ex-ministre a mauvaise grâce de déposer un amendement qui donne à entendre que la corruption est profondément ancrée dans nos moeurs politiques. Mon honorable ami occupait dans l'ancien cabinet la charge de ministre de l'Intérieur. Un fonctionnaire possédant la confiance de son ministère, Philip Wagner, faisait sa proie des immigrants à leur arrivée au pays et leur volait leur argent; il fut poursuivi une fois, deux fois, déclaré coupable et jeté en prison, puis remis en liberté. Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur prit le pauvre Philip sous sa protection et lui donna de l'avancement. L'honorable député se rappelle-t-il ces faits ou les nie-t-il?

M. OLIVER: Je ne puis que répéter ce que je disais dans le temps savoir: que M. Wagner, à mon avis, était plutôt le persécuté que le persécuteur.

M. BOYCE: Je me le rappelle, monsieur l'Orateur, c'est bien cela que prétendait mon honorable ami; mais j'allais dire qu'à ces accusations se rattachaient des déclara-

tions et des exposés de faits qui furent soumis à mon honorable ami, qui les repoussa avec mépris, disant qu'il était ridicule, monstrueux même de fonder une accusation aussi grave sur des allégations semblables, que la Chambre n'était pas une cour de justice, que les représentants du peuple ne constituaient pas un jury, et que nous n'allions pas faire le procès de Philip Wagner. Et son propre chef, qu'embarrassait un ordre du jour rédigé dans les termes les plus modérés et pourtant qu'une enquête fût instituée sur le bien-fondé de l'accusation, et que si l'on jugeait cette accusation bien fondée, Philip Wagner fût destitué; le très honorable chef de l'opposition, dis-je—il était alors premier ministre—s'unit à l'honorable député pour faire repousser toute demande d'enquête sur ces agissements du voleur et du bandit que mon honorable ami avait pris sous sa protection et promu à un poste élevé.

M. OLIVER: Je proteste contre les épithètes injurieuses que le représentant d'Algoma décerne à feu M. Wagner. C'est se comporter d'une manière injuste et déloyale qui ne devrait pas être tolérée.

M. BOYCE: J'ignorais que ce pauvre persécuté fût mort. Je pensais qu'il avait simplement disparu de la scène politique. Mon honorable ami a bénéficié des services de ce partisan, de ce mercenaire politique, il l'en a récompensé, et si, d'un côté, j'ai assez de respect pour le défunt pour en parler en des termes aussi bienveillants que possible, d'autre part, le langage de mon honorable ami et de ses collègues, l'énormité de cet amendement m'imposent l'obligation d'évoquer les faits et les circonstances, de dire la vérité sans me soucier qui elle atteint, quelle mémoire elle flétrit; et mon honorable ami devrait être le dernier à trouver à redire à cela et à tenter de s'abriter derrière un cadavre.

M. OLIVER: A mon humble avis, Philip Wagner était beaucoup plus loin d'être un bandit que ne l'est son insulteur, le député d'Algoma.

Des VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: Je ne crois pas que cette observation soit conforme à la courtoisie qui doit marquer le débat; l'honorable député devrait la retirer. Le règlement, si je ne me trompe, ne permet pas aux membres de la Chambre de tenir entre eux des propos semblables.

M. OLIVER: Force m'est de m'incliner devant votre décision. Mais c'est bien ma pensée que j'ai traduite. Je consens à retirer cette expression par égard pour le règlement de la Chambre.

M. BOYCE: Mon honorable ami ne s'est pas aperçu que les mots "voleurs et bandits politiques" dont je me suis servi avaient déjà été prononcés par son très honorable chef au cours du présent débat, et par lui-même à la dernière session. A ce moment-là il n'y trouvait pas à redire. Il se peut que les exigences politiques de la situation difficile où il se trouve aujourd'hui le piquent au vif et l'obligent à trouver mauvais qu'on se serve de tels qualificatifs.

Je demandais donc si l'on doit s'étonner, en présence de faits semblables—et ce ne sont pas les seuls qui aient été consignés aux Débats au cours des quinze années de ses collègues—de ce que le représentant de Carleton (Nouveau-Brunswick) soit venu faire entendre à la Chambre, cette après-midi, de sombres gémissements sur la prétendue corruption politique, quand toutes ses preuves, ses observations et ses insinuations reposent sur cet amendement et sur la preuve fournie par mon honorable ami d'Edmonton d'une manière déjà réprouvée par lui-même dans les circonstances qui m'ont fait porter une accusation contre lui, chose qu'il ne saurait nier, puisque le fait est attesté par le compte rendu des débats.

M. OLIVER: J'en appelle au règlement. Mon honorable ami dit avoir porté une accusation contre moi. Cette accusation, je n'en ai pas saisi la nature. Je veux qu'il précise. Puisqu'il dit à la Chambre qu'il a proféré une accusation contre moi, je lui demande à mon tour de préciser cette accusation.

M. l'ORATEUR: Il n'y a pas lieu, je le crains bien, d'invoquer le règlement.

M. BOYCE: L'honorable député de Carleton (Nouveau-Brunswick), qui est avocat comme nombre d'autres membres de la Chambre, a appris que lorsqu'on a une cause médiocre à défendre il faut parler bien fort, discourir longuement et avec coup de véhémence.

M. OLIVER: Très bien!

M. BOYCE: Et que lorsqu'on a un client malhonnête....

M. OLIVER: Très bien! très bien!

M. BOYCE: Il faut injurier les juges....

M. OLIVER: Bravo!

M. BOYCE: Et l'avocat de l'autre partie.

M. OLIVER: Bravo! bravo!

M. BOYCE: Mon honorable ami ne s'est pas aperçu qu'il se mettait précisément dans ce cas-là. Les membres de la gauche se sont sans doute trouvés tout confus en voyant en quelle posture mon honorable collègue de Portage-la-Prairie (M. Meighen) a mis le représentant de Carleton (N.-B.); c'est une position fort humiliante, une po-

sition qui fait voir immédiatement que s'il désirait porter les coups les plus rudes, il n'a cependant pas su se rendre compte de l'importance qu'il y a à être véridique et à s'en tenir aux faits. Cet honorable collègue professe pour les faits attestés par les documents un si drôle de mépris que, voulant dire à quel prix la pomme de terre se vendait à Woodstock la semaine dernière, il ne put pas même le faire sans se tromper. Il ne put s'empêcher de médire de ce pauvre légume en disant qu'il se vendait $1 le baril, quand le journal publié dans sa propre ville était là pour lui apprendre qu'il se vendait 20 cents de plus par baril —son souci de la vérité lui avait fait faire là un écart de 20 p. 100.

Une VOIX: Il s'agit là de niaiseries.

M. BOYCE: J'ai renvoyé mon honorable ami d'Edmonton aux archives de la Chambre pour ce qui concerne Philip Wagner. J'ai dit que je ne fournirais pas de preuves. L'honorable député est au fait des circonstances de cette affaire que je n'ai évoquée que dans le seul but de mettre sous les yeux de la Chambre, pour le faire goûter au pays, le spectacle que donne aujourd'hui mon honorable ami en appuyant le présent amendement des efforts élaborés que dénote son discours.

Mon honorable ami de Carleton a surtout insisté sur deux points particuliers. Il commença par parler de l'élection de Macdonald, dont il ne savait absolument rien, si ce n'est ce qu'en a dit le représentant d'Edmonton; puis ce fut une triste jérémiade sur le rejet de la convention douanière. Il sut néanmoins faire montre de plus de courage que son chef et n'hésita pas à faire hardiment cette déclaration: "Je me propose de ressusciter la réciprocité." Le maintien et la manière d'agir des membres de la gauche, chose étrange, m'ont fait remarquer que tous n'accueillaient pas cette déclaration avec la même cordialité. Je ne me suis pas aperçu que mon honorable collègue de Wellington-sud (M. Guthrie) ait applaudi bien fort.

M. GUTHRIE : Je n'étais pas présent à ce moment-là.

M. BOYCE: Dans ce cas, je prie l'honorable député de m'excuser. Je ne veux pas le contredire, mais je l'ai vu de mes yeux à son siège.

M. GUTHRIE : Je demande la parole sur une question de règlement.

Quelques VOIX : A l'ordre! à l'ordre!

M. BOYCE : Lorsque le représentant de Carleton, parlant du ministre des Finances, a dit : "Nous voulons qu'il fasse revivre la réciprocité, nous le voulons tous" l'honorable chef de l'opposition a pris un air de gravité. L'honorable député s'est plaint des pertes subies par le parti libéral parce que la convention douanière a été rejetée, parce que le public n'a pas partagé l'avis des députés de la gauche le 21 septembre 1911. Il nous a dit : "Nous avons perdu le pouvoir, notre prestige a démissionné, et en insistant, il a mis le comble à la mesure par ces paroles : "Et le rejet de la réciprocité nous a causé des pertes d'argent à la dernière élection," et il a ajouté: "Mais conservé notre honneur." Ne lui est-il pas venu à l'idée, ou d'autres députés n'ont-ils pas pensé que si ses déclarations manifestement erronées au sujet des services d'un avocat dans le cas de Walkinshaw et le dénigrement des pommes de terre de sa circonscription sont des indices de son honorabilité, le manteau de l'honneur qui le recouvre est en lambeau, que c'est un piètre vêtement à porter.

Le parti libéral a tout perdu fors l'honneur, gémit le représentant de Carleton. Tout ce que je puis dire de ce qui reste, c'est que l'honorable député de Carleton ferait bien d'être prudent, de raccommoder ce manteau et de pas souffrir d'autre déchirure comme celle qu'y a faite cette après-midi le représentant de Portage-la-Prairie. Je dois rappeler que le député de Carleton occupait, il n'y a pas très longtemps, un siège de la droite, que, de concert avec le représentant d'Edmonton, il a eu à écouter des déclarations et des amendements, et que, en qualité de défenseur d'entrepreneurs comme les Marwins et les autres qui pillaient les coffres publics et qui étaient cités comme témoins—il ne s'agissait pas de déclarations sous serment d'autres écrits, mais de preuve orale devant le comité des comptes publics—je dois rappeler, dis-je, que nul n'était plus habile que lui, nul n'élevait la voix plus haut, nul n'entravait avec plus de persistance le flot des témoignages qui, sous la foi du serment, coulait des sources mêmes, lorsque son parti était au pouvoir. Lui et ses alliés ont mérité l'épithète d'obstructionnistes officiels que les journaux leur ont appliquée. Des propositions ont été soumises à la Chambre, concernant ses tactiques obstructionnistes au comité des comptes publics et, il le sait fort bien, nul ne désirait plus vivement que le représentant de Carleton à empêcher la révélation des faits de nature à ternir l'ancienne réputation du ministère précédent, en matière de pureté des mœurs politiques.

Le représentant d'Edmonton proteste contre l'appellation d'apaches et d'escrocs politiques. Or, nous avons une foule de preuves qu'il en existait autrefois. Sans parler du cas de Philip Wagner et sans enfreindre votre décision, monsieur l'Orateur, s'il m'était permis de raconter les menées frau-

duleuses dévoilées ici sous le régime précédent, que dirais-je de l'escamotage des bulletins, des urnes électorales truquées, des noms de Byron O. Lott, de l'affaire—un individu que le député de Renfrew-sud connaît peut-être—et des fausses listes électorales. Il a fallu jusqu'à deux semaines pour démontrer à la Chambre la manière éhontée dont l'ancien gouvernement préparait les listes électorales au mépris de la loi et de la plus vulgaire décence. Ces faits appartiennent à l'histoire. Ils ont été révelés à la Chambre, de temps à autre, et le représentant d'Edmonton et d'autres députés de la gauche refusèrent d'ouvrir une enquête à leur sujet en votant en bloc, malgré les déclarations sous serment ou les révélations faites.

Un jour l'honorable chef de l'opposition a étonné la Chambre et une grande partie du pays en réfutant des accusations portées contre le ministère par la citation de ces paroles—il se complait à citer l'Ecriture: "Tout est pur pour celui qui est pur".

Si le chef de l'opposition était présent, je lui demanderais quelle sera ou quelle est présentement son attitude au sujet de la réciprocité. Il est vrai qu'à un certain moment il disait: "Je me tiens sur le même terrain qu'avant le 21 septembre 1911", mais sa voix a baissé de plus en plus à tel point que nous avons vu l'honorable chef de l'opposition, mis en demeure devant le Parlement, à titre de chef du parti libéral, de dire quelle était son attitude à l'égard d'un grand problème qui, selon sa doctrine et le raisonnement de quelques-uns de ses partisans, importe au bien-être et au progrès futurs de ce pays, craindre d'élever la voix et de déclarer qu'il désire établir la réciprocité avec les Etats-Unis, ainsi que son ancien ministre des Finances l'avait proposé à la Chambre au mois de janvier 1911. Le représentant de Renfrew-sud (M. Graham) peut-il répondre pour lui ? Peut-il dire qu'il approuve cette politique dans son âme et conscience? S'il le peut, nous aimerions l'entendre et le pays a le droit de le savoir. Il est temps que nos adversaires prouvent par une déclaration publique, qu'ils étaient sincères lorsqu'ils prêchaient cette doctrine politique.

J'ai fourni au représentant de Renfrew l'occasion de nier la vile insinuation que j'ai faite à son sujet en disant qu'il est réellement pour la réciprocité. Je lui ai fourni l'occasion de dire qu'il n'est pas en faveur de la réciprocité. Comme on dit couramment, c'est son affaire de parler, même si son chef, sous le poids de cette insinuation, préfère se tenir coi. Puisqu'il est impossible d'arracher au chef d'un grand parti une déclaration touchant une importante question commerciale ayant trait à l'avenir du pays, le représentant de Renfrew-sud, ou son chef, fera-t-il une tournée dans l'Ouest pour déclarer: Nous avons conciencieusement et constamment bataillé pour vous obtenir la réciprocité, lorsque, occupant les premiers sièges en cette enceinte, ils craignent de faire une profession de foi à ce sujet?

Je pose la même question au ci-devant ministre des Postes. Je m'adresserai à plusieurs des députés de la gauche afin de prouver qu'il est absolument impossible de dire qu'il y aura parmi eux des courants d'opinions contraires sur cette question. Je demande au représentant de Rouville s'il fera une déclaration à ce sujet ou s'il peut nous dire quelle est l'attitude de son parti concernant la réciprocité.

M. LEMIEUX: Je répondrais à mon honorable ami si ma réponse pouvait lui aider à parvenir au poste de solliciteur-général.

M. BOYCE: Ce propos est amusant.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

D'autres VOIX: Répondez donc.

M. BOYCE: Il m'engagera seulement à talonner davantage mon honorable ami, à le presser un peu plus de questions et à lui demander de nouveau s'il est en faveur de ce beau programme.

M. LEMIEUX: Je répondrai à l'honorable député s'il répond d'abord à ma question. Est-il candidat au poste de solliciteur-général?

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. BOYCE: Nos adversaires sont d'accord sur un point en ce qui a trait à la réciprocité. Ils conviennent de se tenir cois et de n'en rien dire au Parlement où leurs paroles seraient enregistrées dans les pages du hansard.

Ils sont parfaitement d'accord sur ce point. Je pourrais faire la même question au représentant du comté de Saint-Jean (M. Pugsley). Il me répondra peut-être en me posant une question aussi sotte que celle du député de Rouville. C'est à peu près tout ce que nous pouvons tirer d'eux. Voilà un aspect de la question, mais il en est une autre: ils ont parcouru le pays et demandé au peuple de leur confier de nouveau le pouvoir en invoquant la réciprocité. Le chef de l'opposition disait il y a un mois à peine: Je me tiens toujours sur le même terrain—bien que personne ne sache quel est ce terrain—et pourtant ni le chef de l'opposition ni aucun de ceux qui en ont eu l'occasion n'élèvent la voix pour déclarer quelle est son attitude au sujet de ce grave problème. Dans de telles circonstances que faut-il penser de la sincérité de leurs professions de foi? J'ose dire que le pays a cessé de les prendre au sérieux, de croire qu'eux-mêmes ajoutent foi à ce qu'ils prêchaient avant la dernière élection touchant la réciprocité, et ce sentiment sera

encore mieux motivé lorsqu'il verra qu'ils craignent de venir de l'avant et d'exposer les raisons de leur croyance.

M. PUGSLEY: Parlez-nous de l'adresse.

M. BOYCE: Mon honorable ami cherche-t-il l'occasion de lever la voix et de dire quelle est son attitude sur cette question? Quant à l'amendement, avant de laisser ce sujet de côté, je rappellerai au député d'Edmonton (M. Oliver) un propos que tenait un ardent partisan du ministère Ross dans l'Ontario à l'élection qui mit fin à la carrière de ce ministère, le 23 janvier 1905. Il ne cessait de répéter à sir James W. Ross, alors premier ministre d'Ontario: "Nettoyez le devant de votre porte." Je donne le même conseil au représentant d'Edmonton et je lui donne à entendre qu'il conviendrait mieux à un politicien véritablement répentant de s'assoir sur le banc des pénitents et de confesser ses fautes politiques du temps qu'il était au pouvoir, sans chercher à créer une illusion en lisant des affidavit et en invitant la Chambre d'un ton solennel à se prononcer contre les membres du ministère sur la foi de semblables déclarations sous serments.

Le discours de Son Altesse Royale a mentionné la question de la contribution à la marine impériale.

Ce doit être une bonne nouvelle pour nous tous à quelque parti politique que nous appartenons, que d'apprendre que ce grand pays qu'est le Canada va donner la preuve de son importance, de sa puissance, de sa dignité, de son prestige, en prenant immédiatement les moyens désirables et nécessaires, indépendamment de la politique permanente qui pourra être adoptée plus tard, pour donner plus de force à la marine de l'empire, et cette déclaration, qui vient si peu de temps après l'accession au pouvoir du Gouvernement actuel fait grand contraste avec la conduite de l'ancien premier ministre et son gouvernement. Quelle attitude mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a-t-il prise sur cette question alors, et quelle conduite tient-il aujourd'hui ! Lorsqu'il a déposé devant le Parlement son prétendu bill naval, mon très honorable ami a déclaré que sa politique était de venir en aide à l'empire. Trois années se sont écoulées depuis qu'il a fait connaître son programme naval et je lui demanderai où ses projets en sont rendus et si son programme a contribué d'un iota à renforcir la défense du Canada et de l'empire, mon honorable ami d'Edmonton pourrait peut-être m'éclairer sur ce point. Ni lui ni aucun autre membre de son parti ne peut montrer un seul point sur lequel le programme naval du parti libéral ait donné plus de force à l'empire. Nous devions avoir des navires; on avait préparé des plans, promis que la construction de ces navires serait donné à l'entreprise, mais les navires n'ont jamais été construits, et la seule force ajoutée à la défense de l'empire a été d'acheter et d'enlever à la marine anglaise le "Niobé" et le "Rainbow", et de les amener au Canada où ils sont encore aujourd'hui.

Ce n'est pas mon intention de discuter longuement la politique navale du Gouvernement actuel, parce que nous n'avons pas encore les détails, mais je dirai au chef de l'opposition qu'il aurait eu meilleure grâce à se présenter devant les électeurs s'il avait été plus sincère dans ses protestations d'être un grand et loyal Canadien.

Il est quelque peu difficile de saisir les sentiments du très honorable chef de l'opposition sur la question de la défense de l'empire et de la contribution du Canada à cette défense, et son attitude est si embrouillée qu'à la dernière conférence impériale à laquelle il a assisté, il a virtuellement déclaré qu'il ne ferait rien pour la marine après avoir déclaré dans des occasions précédentes qu'il ferait quelque chose, et c'est pourquoi on lui a donné le surnom de l'homme à deux faces.

Nous avons aujourd'hui au pouvoir un Gouvernement qui a annoncé son intention de faire quelque chose au sujet de cette question, et je n'ai aucun doute que suivant le cours des choses et aussitôt que possible le premier ministre déposera un projet de loi qui formulera un programme effectif pour faire face à une situation qui doit avoir été douloureuse pour tout vrai Canadien anglais, situation qui a été longtemps négligée et que les institutions et le prestige de notre pays exigent que nous ne négligions pas plus longtemps. J'ai donc la plus grande confiance qu'à l'avenir le Canada aura une politique navale dégagée de tout expédient politique, et n'ayant pas d'autre but que de promouvoir le prestige et le crédit du Canada, et de former une attache forte et puissante avec l'empire britannique. J'espère que lorsque ce projet de loi sera déposé, les honorables membres de la gauche verront le moyen, comme de véritables Canadiens, de l'accepter, de mettre au-dessus de leurs préjugés l'enthousiasme d'un esprit national, et qu'ils voteront pour une mesure qui augmentera la dignité, l'honneur et la puissance du Canada et en fera un facteur puissant dans l'empire auquel nous sommes fiers d'appartenir. Je suis certain qu'une loi de ce genre recevra l'appui du peuple canadien, car le premier ministre et son gouvernement ont déjà la confiance du pays qui veut une mesure pleine, féconde et enthousiaste.

Sans mentionner aucun des faits qui produisent une urgence, et sans discuter cette question, je dis que le temps est arrivé où

le Canada doit faire sa part, et ne pas rester sujet au reproche contenu dans une dépêche d'Angleterre, publiée dans un journal du matin faisant connaître la réponse du ministère à un membre de la Chambre des communes anglaise qui demandait ce qu'avaient fait les possessions britanniques d'au delà des mers pour aider à l'Angleterre. Le Gouvernement a répondu que le gouvernement australien avait donné une contribution, que la Nouvelle-Zélande avait contribué, que les établissements malais avaient offert un dreadnought, mais que le Canada n'avait rien fait.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami se trompe. L'Australie n'a pas donné de contribution; elle construit une marine à elle.

M. BOYCE: Sous la direction de l'Amirauté; c'est ce que je voulais dire.

M. PUGSLEY: Non, sous la direction seule de l'Australie.

M. BOYCE: Les établissements malais malgré leur pauvreté ont offert un navire qui a été accepté et le Canada n'a rien fait. Il est temps que notre pays efface la tache que le Gouvernement libéral a mise sur sa dignité. J'ai la plus entière confiance, et nous l'avons tous, que l'honorable premier ministre la fera disparaître avec la plus grande diligence. Nous avons tous pleine confiance qu'il proposera une mesure qui prouvera aux nations du monde que l'Angleterre a pour l'appuyer les bras de plus en plus forts chaque jour de ses possessions d'au delà des mers; politique qui montrera qu'avec les richesses dont la Providence nous a gratifiées, et que nous avons acquises sous la protection de l'Angleterre, le Canada donnera avec enthousiasme, le Canada donnera abondamment et suffisamment pour amener, ou dans tous les cas pour aider à maintenir la paix mondiale.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboine): Monsieur l'Orateur, avant d'entreprendre de répondre à mon honorable ami (M. Boyce) aspirant solliciteur général, je désire répondre quelques mots à une remarque de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers), cette après-midi. Je regrette que l'honorable ministre ne soit pas à son siège. L'honorable ministre a dit qu'un de ces jours il parlait de la question des élections, non pas dans le comté de Macdonald, mais dans d'autres parties du Canada. Je suppose qu'il avait en vue les élections provinciales de la Saskatchewan au mois de juillet dernier. Je dirai à l'honorable ministre qu'il ne pourra pas relever cette question trop vite au désir des députés de l'Ouest, et surtout de ceux de la Saskatchewan. Ce n'est pas notre faute si la question n'est pas présentement discutée. Je lui dirai de plus que s'il ne saisit pas lui-même la Chambre de la question, nous le ferons nous-mêmes bientôt afin de lui donner l'occasion de répéter dans cette Chambre ce qu'il disait au banquet offert à l'honorable premier ministre à son retour d'Angleterre, à savoir, que l'on avait remporté les élections de la Saskatchewan en enlevant le droit de suffrage aux sujets britanniques et en permettant à des étrangers de voter. Jamais allégation plus fausse n'a été faite. Si le vieil Ananias entendait cela il se voilerait la figure. Nous sommes prêts à répondre à l'honorable ministre quand il le voudra.

Une VOIX: Continuez.

M. TURRIFF: N'importe quand. Nous serons trop heureux de nous mettre à la disposition de l'honorable ministre.

Occupons-nous maintenant de l'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce). Cet honorable député aurait voulu arracher une réponse des honorables membres de la gauche en prenant un tire-bouchon. Je lui conseillerais plutôt d'employer un tire-bouchon à arracher du Gouvernement le portefeuille de solliciteur général, et à mon avis, il serait arrivé plus vite à la réalisation de son désir s'il avait rentré le discours qu'il a prononcé ce soir. Il m'a paru être aussi de cet avis, car lorsque mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) lui a demandé où en étaient ses chances d'arriver solliciteur général, il répondit que c'était une remarque insensée.

J'admets cela si l'on songe que l'honorable député peut devenir solliciteur général. Mais c'est là une question qui regarde nos ministres amis de la droite.

Le premier sujet mentionné dans le discours du trône est l'augmentation du commerce du pays. Je suis certain que tous les membres de la gauche féliciteront le ministre des Finances du développement commercial du Canada. Mais un orateur a fait remarquer ce soir que ce développement était dû en grande partie à la politique suivie pendant les quinze dernières années. Le ministère des Finances a dit que notre commerce était plus considérable qu'il avait jamais été auparavant. Il aurait pu aller un peu plus loin, et dire que notre commerce avec les Etats-Unis n'avait jamais été aussi considérable qu'aujourd'hui. Il aurait pu dire que durant la première année du règne du Gouvernement actuel, le commerce du Canada avec les Etats-Unis s'était augmenté de $70,000,000, augmentation plus forte qu'aucune augmentation sous le régime libéral précédent. Il aurait pu noter aussi que pendant la même année le commerce avec l'Angleterre n'avait augmenté que de $10,000,000. Notons que cela a eu lieu sous l'administration de l'honorable premier ministre actuel qui, il y a deux ans à peine parcourait l'Ouest en disant que si on le mettait au pouvoir il mettrait fin au commerce du nord au sud;

mais le dirigerait de l'ouest à l'est afin que les habitants de l'Ouest eussent leurs marchés dans le pays et en Angleterre. Et cependant sous son administration nous voyons notre commerce avec les Etats-Unis augmenter sept fois plus que notre commerce avec l'Angleterre. Voilà ce que l'on nous avait promis, mais aujourd'hui on ne s'en occupe plus. On croirait que les ministres n'ont fait de promesses que pour ne les pas tenir, car jamais ils ne se sont occupés de les remplir. Une autre question dont parle le discours du Trône est la politique navale, que l'on va bientôt nous soumettre. On nous a beaucoup parlé d'urgence dans le passé, mais la seule urgence que nous voyons n'est pas en Angleterre ni dans l'empire anglais, mais dans la salle du conseil dans l'édifice de l'Est.

Certains ministres de notre Gouvernement fédéral se sont entendus avec le parti unioniste anglais pour envoyer des orateurs à la douzaine, avec mission de parcourir le Dominion en insistant sur l'imminence du péril que court l'empire, afin d'engager le peuple canadien à dire: Oublions nos divergences en matière politique, unissons-nous pour mettre à exécution le programme du premier ministre." Pourquoi tient-il à l'exécution de ce programme? Afin de lui permettre de retenir dans son cabinet ses alliés nationalistes, qui se sont fait élire en déclarant nettement que le Canada ne doit rien faire pour l'Angleterre et qui ont été appelés à faire partie du cabinet sans renonciation préalable de leur part à cette manière de voir.

Le seul péril c'est celui où se trouve le premier ministre de perdre l'appui de ces membres de son cabinet dont la prétention était que nous ne devions rien à l'Angleterre et qui refusaient de contribuer un seul dollar ou de construire un seul navire. S'il y a péril en la demeure, c'est un péril qui intéresse uniquement le ministère, et si le très honorable premier ministre sait éviter ce péril, il pourra dormir tranquille. Dans le cours de l'été dernier, quelques-uns de nos amis d'Angleterre,—membres intransigeants du parti unioniste—qui sont venus ici adresser la parole devant des Canadian Clubs et autres réunions, après avoir déclaré à mainte reprise qu'ils n'entendaient nullement s'immiscer dans la discussion des questions de politique canadienne, finissaient invariablement par émettre le vœu que le Canada fasse ceci ou fasse cela, verse une contribution, que le peuple canadien agisse de concert, que les divergences des parties s'effacent à cette occasion.

M. EDWARDS: Quel mal y avait-il à parler ainsi?

M. TURRIFF: Il y avait ceci qu'un parti politique de la métropole s'était entendu d'avance avec un parti politique canadien pour agir dans ce sens. Ils ont envoyé ici des orateurs qui ont parcouru tout le pays déclarant,—quelques-uns l'ont fait,—qu'en septembre 1911 le loyal peuple canadien avait maintenu l'intégrité de l'empire britannique en rejetant la réciprocité, et que ceux qui auraient voulu commercer avec les Etats-Unis sans payer de droits étaient des sujets déloyaux. C'était là une insulte directe à près de la moitié du peuple canadien, car il ne faut pas perdre de vue que pour 60 bulletins déposés à l'élection de septembre 1911, 31 rejetaient la réciprocité, mais 29 la demandaient, une très faible différence. Ces messieurs ont parcouru tous les recoins du pays insultant ceux qui jugeaient qu'un régime de réciprocité avec les Etats-Unis serait à l'avantage du peuple canadien.

Une autre question signalée dans le discours du Trône c'est celle des bonnes routes; et j'observe que mes honorables amis de la droite cherchent à donner l'impression que le Sénat a rejeté le bill. Cela n'est pas exact, et il n'est personne de l'autre côté de la Chambre qui ne le sache. Ce qui n'empêche qu'on a répété sur tous les tons que le Sénat avait rejeté le bill. Tout ce que le Sénat a fait a été d'ajouter un amendement ; et la Chambre des communes avait l'alternative ou d'accepter cet amendement ou de provoquer une conférence entre le Sénat et la Chambre des communes en vue d'effectuer un règlement, s'il était possible. Mais la droite ne voulait pas d'une telle solution. Elle ne veut de cette mesure que si elle est laissée libre de l'appliquer à sa discrétion, de manière que dans les provinces dont le Gouvernement est conservateur elle puisse mettre les fonds à sa disposition, et dans les provinces dont le Gouvernement est libéral, elle puisse retenir la haute main sur le mode d'emploi et le régler à sa guise. Telle est la raison d'être de l'amendement du Sénat, et ces messieurs de la droite ne sauraient affirmer que le bill a été rejeté par le Sénat.

Je tiens à signaler à la Chambre quelques-unes des promesses faites par mon honorable ami le premier ministre aux habitants de l'Ouest durant l'élection qui a précédé celle de septembre 1911. Le très honorable premier ministre promit que s'il était porté au pouvoir une de ses premières mesures serait de confier aux gouvernements des provinces de l'Ouest l'administration de leurs richesses naturelles. Sans doute le très honorable premier ministre aurait aimé à remplir cette promesse et il l'aurait remplie si on lui avait permis de le faire. Mais sous la férule de l'honorable ministre des Travaux publics, l'esprit dirigeant du ministère, il n'a pas été à même de tenir parole, et autant que nous pouvons en juger il n'a plus l'intention de le faire.

Il avait fait cette promesse sans restrictions, il avait déclaré que c'était là son programme, mais lorsque le moment fut venu de régler la situation du Manitoba, il lui enleva la haute main sur l'exploitation de ses ressources naturelles qu'elle avait eue précédemment. Ceux qui ont entendu les déclarations du très honorable premier ministre, lorsqu'il n'était que le leader de l'opposition sur l'inviolabilité des promesses émanant d'un gouvernement, auraient cru qu'il s'efforcerait de tenir quelques-unes des promesses faites par lui au peuple canadien. Mais il les a presque toutes violées de propos délibéré, sans faire le moindre effort pour dégager sa parole. Du moins c'est le traitement dont l'Ouest a été l'objet de sa part.

Une autre question que je juge être de très grande importance, et dont nous n'avons pas beaucoup entendu parler, c'est celle du changement des pentes convenues sur le Grand-Tronc-Pacifique. C'est une question de la plus grande importance pour les habitants de l'Ouest, et autant que j'ai pu en juger, le changement se fait à l'instigation des autres compagnies de chemin de fer, et notamment de celle du Canadien du Pacifique, laquelle ne tient pas particulièrement à ce qu'un chemin de fer de première classe soit exploité entre les provinces de l'Ouest et les villes manufacturières de l'Est. Comme résultat de ce changement de chemin de fer qui devait être de première classe, ne sera plus que de seconde. On a cherché à découvrir exactement ce qui s'était passé à cet égard, mais jusqu'ici il n'a pas été possible d'obtenir des renseignements exacts. J'espère qu'avant longtemps le Gouvernement fournira ces renseignements et éclairera la Chambre sur cet important sujet.

M. BRADBURY: L'honorable député sait-il que les pentes ont été changées à l'instigation du Canadien du Pacifique?

M. TURRIFF: Je crois qu'on le fait à son instigation. Peut-être l'honorable député de Selkirk voudra-t-il nous dire à l'instigation de qui cela se fait.

M. BRADBURY: Je ne sache pas que la chose se fasse, et l'honorable député d'Assiniboïa ne le sait pas plus que moi.

M. TURRIFF: Je crois que cela s'est fait à l'instigation du Pacifique-Canadien, et c'est tout à fait conforme aux habitudes de ces honorables députés de la droite qui se font les instruments des grandes compagnies, des monopoles, des coalitions, qui sont prêts à tout faire pour leurs riches amis, et ne se soucient aucunement de la classe agricole, des artisans, des ouvriers. Telle a été la tendance du Gouvernement depuis qu'il est constitué. Un des premiers actes du nouveau Gouvernement a été d'exiger un droit sur le bois qui était admis en franchise depuis dix-sept ans; il lui a suffi pour cela de changer l'interprétation d'un des item du tarif. Puis lorsqu'il s'aperçut que cela allait lui causer des embarras auprès de la classe agricole, il soumit toute la question à la cour d'échiquier et obtint d'elle une décision statuant que le bois importé au Canada sous l'empire de l'article 504 de la loi des douanes était imposable. Pourquoi ne s'en tint-il pas à ce jugement? N'était-ce pas ce qu'il avait désiré? Pourquoi avoir soumis la question au tribunal, s'il ne voulait pas du jugement? C'est qu'il se préparait des élections dans l'Ouest; et après avoir perdu les droits pendant un certain temps, il donna ordre de ne les plus exiger tant qu'il n'aurait pas été rendu de jugement par la cour suprême du Canada à cet égard. Une fois la question soumise à la cour suprême du Canada, l'avocat représentant le département des Douanes comparut devant le juge et déclara qu'il se retirait de la cause.

Le Gouvernement se désista de l'affaire, ne présenta aucun nouveau plaidoyer, et le jugement de la cour d'échiquier fut renversé par la cour suprême. Maintenant la question va être soumise au Conseil privé. Pourquoi? Jamais les marchands de bois de la Colombie-Anglaise et d'autres parties du Canada n'auraient soumis cette question au Conseil privé, s'ils n'avaient l'assurance absolue de la part du Gouvernement que dans le cas où le Conseil privé déciderait que le bois compris dans cet article du tarif était imposable, un tel droit serait exigé. Ce serait l'affaire la plus simple possible pour le Gouvernement de rendre une décision et d'agir en conformité de l'interprétation de la loi qui a été en vigueur durant dix-sept ans, deux ans sous l'ancien régime conservateur et quatorze ou quinze ans sous le régime libéral. Il suffisait pour cela de continuer à appliquer l'ancien règlement, ou d'en formuler un nouveau, de manière à trancher la question au lieu de la soumettre au Conseil privé. S'il voulait que le bois fût admis en franchise, il lui suffisait de modfier la loi des douanes. Mais il ne voulut pas le faire, préférant se ranger du côté de ses amis, les propriétaires de scieries de la Colombie-Anglaise.

Quel sera l'effet sur la population agricole de l'Ouest et celle du Canada en général? L'année dernière il a été admis en franchise pour plus de trois millions de bois, et si le droit est exigé les cultivateurs et artisans canadiens devront payer l'année prochaine de $700.000 à $800,000 sur ce bois. Pourquoi, monsieur l'Orateur? Parce que c'est là la sorte de bois dont se sert la classe pauvre dans la construction de ses maisons, et qu'utilisent les cultivateurs dans la construction de leurs granges et étables. J'ai donc raison de dire que ces honorables députés de la droite depuis

qu'ils ont été portés au pouvoir se sont rangés du côté des manufacturiers, des grandes compagnies, des chemins de fer et des coalitions et ont montré fort peu d'égards pour le gros public.

Laissez-moi vous citer un autre exemple. Récemment, au mois d'août dernier, je crois, une association ouvrière canadienne demandait la nomination d'un bureau d'arbitrage. Elle ne put obtenir ce qu'elle demandait et la raison donnée par le ministre du Travail fut que leur demande n'était pas en règle.

Les raisons que donne l'honorable ministre sont à peu près les mêmes que celle qu'a fournie la compagnie du Pacifique-Canadien quand elle a refusé de nommer un des arbitres de ce bureau, et mon honorable ami le ministre du Travail a de plus allégué, pour motif de son refus de constituer un bureau, l'avis donné par la compagnie de ne point se conformer à la décision qui serait rendue dans l'affaire en l'absence de ce troisième arbitre qu'elle se refusait à désigner. Quelle a été la conséquence de tout ceci? La grève a été déclarée, et cette grève a aujourd'hui pour effet de retenir dans l'Ouest les blés et autres grains, faute de bras pour décharger les wagons à mesure qu'ils arrivent à Fort-William. Le gérant, dans l'Ouest, du Pacifique-Canadien disait l'autre jour que si la compagnie ne fournissait pas des wagons en plus grand nombre pour le transport du blé, du lin ou autres grains c'était qu'il n'y avait pas de bateaux à Fort-William pour l'enlever. Le "Free Press" du Manitoba publie la lettre de quelqu'un de Fort-William qui dit que cette raison est absolument fausse et que, s'il ne vient pas de bateau à Fort-William, ou s'il n'en vient pas en nombre suffisant, c'est que la compagnie n'est pas en mesure de décharger ses wagons et de charger ces bateaux. Lorsque, en effet, la charge d'un wagon est mise dans les élévateurs à Fort-William ou à Port-Arthur, cela ne veut pas dire que le grain peut être tout de suite chargé sur un navire. Ce grain une fois déchargé, il faut le peser et délivrer des certificats. Voici un individu qui parle de ce qu'il sait, il écrit sur les lieux, et il déclare que la compagnie est tellement arriérée dans la besogne qu'il lui est dû un million pour frais de transport du blé qui arrive, et qu'elle n'a pu jusqu'à présent rien percevoir, parce que les employés manquent pour cela. Voilà donc du blé qui ne peut être enlevé, qui ne peut être chargé sur les bateaux, qui ne peut être vendu, parce que les propriétaires ne peuvent se faire remettre leurs certificats, et tout cela parce que le ministre du Travail refuse d'accorder à ces gens un bureau de conciliation—et c'est absolument la seule union canadienne d'ouvriers dans le Dominion. J'ai donc raison de dire que la présente administration néglige les intérêts des cultivateurs et des ouvriers, pour ne songer qu'à ceux des compagnies de chemins de fer, des fabricants et des grands syndicats.

Abordons maintenant une autre question. Mon honorable ami le ministre des Finances a demandé mardi dernier ce que nous avions perdu pour n'avoir point la réciprocité. Pour le moment, je ne ferai qu'une ou deux observations à ce sujet; plus tard, j'espère avoir l'occasion de traiter plus longuement de cette question de la réciprocité, de l'élargissement de nos débouchés, ou encore de l'abaissement des droits, selon qu'il lui plaira de nommer la chose.

J'aime à croire que le ministre des Finances est un homme juste; mais il a assisté, il y a quelques semaines, au banquet des manufacturiers à Ottawa, et il a mentionné, d'après les journaux, quel était le prix du blé à Minneapolis et à Fort-William. Il a demandé ce qu'avait perdu le cultivateur canadien pour n'avoir pas eu le marché américain, et il a comparé quant aux prix, le blé n° 1 du nord au Manitoba avec le blé n° 1 du nord à Minneapolis, donnant à penser aux personnes présentes à ce banquet et cherchant à faire croire au peuple que le n° 1 du nord était au Canada de la même qualité que le n° 1 du nord à Minneapolis, et que le blé de Winnipeg se vendait plus cher que le n° 1 de Minneapolis. Or, comme beaucoup d'entre vous le savent, sinon tous, il n'y a aucune comparaison à faire entre le blé n° 1 du nord du Canada et le blé de même nom à Minneapolis. Au Canada, le n° 1 du nord doit peser 60 livres au boisseau et doit se composer d'au moins 60 p. 100 de blé dur. Le n° 2 du nord au Canada doit peser 58 livres au boisseau et contient une proportion un peu moindre de blé dur. A Minneapolis le n° 1 du nord diffère absolument du nôtre: c'est un blé qui doit peser 57 livres seulement au boisseau, et il n'est pas nécessaire qu'il s'y trouve la moitié de blé dur. Cependant mon honorable ami le ministre des Finances a voulu faire croire à nos populations que ce blé était de même qualité que le n° 1 canadien. Je ne sais s'il était au fait de cette différence; mais, s'il ne l'était pas il aurait dû se renseigner avant d'entreprendre de faire une comparaison qui naturellement devait tromper le peuple.

M. WHITE (Leeds): Quelle a été en septembre et en octobre la différence des prix du blé entre Minneapolis et Winnipeg; car j'ai ici un relevé. J'entends pour la même qualité. N'était-ce pas jusqu'à quinze cents en faveur de Winnipeg?

M. TURRIFF: Mon honorable ami le ministre des Finances dit qu'il a les chiffres. S'il les a, il pourrait les communiquer à la Chambre.

M. WHITE (Leeds): C'est à vous de le faire.

M. TURRIFF: Je dis qu'il n'y a nulle comparaison entre le blé n° 1 du nord au Manitoba et le blé n° 1 du nord à Minneapolis; absolument aucune comparaison, et, pour qu'il n'y ait pas de doute là-dessus, je vais vous lire ce que sont les qualités:

Le blé de printemps n° 1 du nord du Manitoba est sain et net et pèse au moins 60 livres au boisseau, et doit contenir au moins 60 p. 100 de blé dur rouge dit de Fife.

Le blé du nord Manitoba n° 2 doit être sain et raisonnablement net, de bonne qualité meunière et propre à l'emmagasinage, pesant au moins 58 livres au boisseau et contenant au moins 45 p. 100 de blé rouge dit le Fife.

Voyons maintenant ce qu'est le blé de printemps n° 1 du nord à Minneapolis:

Le blé de printemps n° 1 du nord doit être sain, doux et net, se composer des variétés de blé de printemps dur et tendre et peser au moins 57 livres au boisseau.

C'est donc dans le poids, une différence de trois livres et peut-être tout du blé tendre. Il n'est pas nécessaire qu'il s'y trouve même une livre de blé dur, et, cependant, c'est là le blé que nos amis de la droite comparent, quant aux prix, avec notre blé du nord Manitoba n° 1. Eh quoi! notre n° 3 du nord vaut mieux que le n° 1 de Minneapolis. Il y a dans mon comté des centaines de mes commettants qui ont vendu du blé chez eux et ont eu en retour du n° 4 du nord; qui, du même compartiment, ont tiré du blé qu'ils ont fait passer de l'autre côté de la frontière, sur lequel ils ont payé les vingt-vinq cents de droit par boisseaux et en échange duquel ils ont eu aux Etats-Unis du n° 1 du nord.

M. WHITE (Leeds): A-t-il été importé du blé en septembre et en octobre des Etats-Unis à Winnipeg, et combien a-t-il été payé?

M. TURRIFF: Il n'y a pas eu depuis vingt-cinq ans une année où le Canada n'ait pas importé du blé des Etats-Unis, et je ne suppose pas que jamais il y ait une année où le Canada n'importera pas du blé des Etats-Unis. Il n'y a jamais eu une année où le Canada n'ait pas importé de la farine des Etats-Unis, et je ne suppose pas que jamais il se présente une année où il ne s'importera pas de la farine; car, certains blés n'ont pas les qualités voulues pour certaines pâtisseries et certains biscuits, et il faut importer soit la farine, soit le blé.

Quoi qu'il en soit j'ai simplement voulu signaler l'injustice d'une comparaison entre le blé n° 1 du nord au Manitoba et le même n° 1 à Minneapolis. Notre n° 3 du Manitoba vaut mieux que le n° 1 de Minneapolis, et, en comparant les prix vous verrez qu'ils sont hauts à Winnipeg et bas à Minneapolis. Au temps où mon honorable ami le ministre des Finances débitait son discours, il devait parfaitement connaître l'état des choses. Aux Etats-Unis, on est plus au sud que nous; le blé s'y mûrit plus tôt. La récolte de l'année dernière y a été la plus forte que jamais ils ne l'ont eue, et ce blé est arrivé dans Minneapolis par millions de boisseaux; pendant qu'au Manitoba, dans la Saskatchewan et dans l'Alberta, à cause des pluies, le blé n'a pu être battu. Il n'en venait pas. Les marchands qui s'étaient engagés à en fournir à l'exportation, qui avaient là leurs bateaux ou qui avaient retenu l'espace nécessaire à cette fin, ont dû ou s'exécuter ou payer le fret. Il en est résulté que le prix du blé au comptant est monté; et mon honorable ami devait connaître cette situation; il devait savoir qu'elle n'était pas ordinaire. Je puis indiquer à mon honorable ami les prix du blé à Fort-William et à Minneapolis de mois en mois et d'année en année.

M. LEMIEUX: Quelle est dans les prix la différence moyenne?

M. TURRIFF: Pour les trois dernières années, elle serait d'environ dix cents par boisseau, et, si vous tenez compte de la différence des qualités de manière à mettre le n° 3 du nord canadien en regard du n° 1 du nord de Minneapolis, la différence sera le plus de quinze cents par boisseau.

Mon honorable mai demande ce que nous avons perdu, et je pense que sa question a reçu cet après-midi une réponse suffisamment catégorique de la part de mon honorable ami de Carleton (M. Carvell). A cette réponse, l'honorable député de Portage-la-Prairie a tenté de répliquer.

Un DEPUTE: Il l'a fait.

M. TURRIFF: Oui, et il a répliqué comme nous savions que répliquerait l'honorable député de Portage-la-Prairie. C'est un avocat habile, et quand un avocat habile n'a absolument rien à dire, il injurie son adversaire. C'est ce qu'a fait mon honorable ami. Il a ramassé une toute petite affaire, sans rapport aucun avec la question, et il en a fait parade pendant vingt minutes; puis, ayant recueilli sa large part d'applaudissements, il s'est assis.

Peu soucieux d'aborder franchement la question, l'honorable député s'en est éloigné le plus qu'il a pu. Etant bon avocat, il est trop fin pour avoir osé toucher à l'objet en

discussion. Il a fait une harangue, a été applaudi, s'est assis, et, en cela, a montré qu'il a beaucoup de sens, ainsi que cela lui arrive très souvent. J'approuve fort l'honorable député pour la manière dont il s'est acquitté de sa tâche. Il a su y déployer plus de finesse que d'ordinaire, et c'est beaucoup dire. Cest une bien pauvre cause celle où, n'ayant point eu l'intention de parler sur la question, mon honorable ami a dû prendre la parole et rompre les chiens; car on savait parmi la droite que personne autre ne pouvait s'acquitter de la chose avec cette finesse de touche qu'a déployée cet après-midi mon honorable ami.

Je désirerais parler quelques instants sur la question des ciments.

Le ministre des Finances qui a formulé ses observations à cet égard, mardi, voulait à tout prix que le chef de l'opposition et le député d'Edmonton (M. Oliver) lui fissent amende honorable. Si le ministre des Finances a droit d'exiger amende honorable de la part du chef de l'opposition, que faut-il dire de celle que le ministre lui-même doit à cette Chambre? J'ai prêté une religieuse attention aux observations du ministre; car, j'aime l'entendre pérorer, et je le tiens en haute estime. Mais toute son argumentation s'est bornée à établir que le chef de l'opposition et le député d'Edmonton étaient hostiles au dégrèvement du ciment. Voilà ce qu'il a déclaré devant cette Chambre et devant le pays. Vous, monsieur l'Orateur, de votre fauteuil président d'où vous surveillez les débats, vous avez parfaitement entendu le chef de l'opposition et le député d'Edmonton déclarer qu'ils n'étaient nullement hostiles au dégrèvement du ciment; mais que l'argument formulé par eux c'est que le ministre des Finances avait abaissé le droit précisément au moment psychologique, afin d'influer sur les électeurs de la Saskatchewan. Je laisse à la Chambre le soin de juger si ce n'est pas là un loyal exposé de faits. Le ministre des Finances s'est formalisé de ce qu'on ait pu supposer qu'il aurait pu abaisser le droit, afin d'influer sur le résultat d'une élection. Je ne crois pas le ministre des Finances capable de pareille chose.

Il nous a dit qu'il avait des idées et j'en suis bien aise. Mais, a-t-il ajouté, j'ai aussi des idéals. Combien de temps restera-t-il fidèle à ces idéals, s'il se met à la remorque des ministre des Travaux publics (M. Rogers) le maître de l'administration? C'est là une question assez difficile à résoudre. Il s'est efforcé, au cours de sa harangue, de prouver que cette question du dégrèvement du ciment avait surgi, en janvier ou l'hiver dernier, au cours d'une entrevue entre le ministre du Conseil (M. Foster) et lui-même et les manufacturiers. Nous avons prétendu qu'il s'agissait d'une ruse politique, non pas de la part du ministre des Finances, mais de celle du ministre des Travaux publics et du ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) et le ministre des Douanes (M. Reid) ne serait pas trop fier pour tremper dans pareille ruse. Il n'a pas été question de l'entrevue du ministre des Finances avec les manufacturiers en janvier dernier, mais d'une lettre adressée par son leader, le premier ministre (M. R. L. Borden) à un de ses partisans, un fabricant de ciment, le 13 mai dernier, lettre où il informe ce dernier qu'il ajoutait trop facilement foi aux racontars de la rue et que le Gouvernement n'avait nullement l'intention d'abaisser le droit sur le ciment.

A peine un mois plus tard, à la demande du maître de l'administration, et pour lui prêter main-forte en Saskatchewan, le ministre des Finances abaissa le droit de moitié. Nous apprîmes la chose en Saskatchewan au banquet même que se donna à lui-même le ministre des Travaux publics en cette province, le 10 juin. Est-il étonnant que nous nourrissions des soupçons sur les raisons de ce dégrèvement du ciment? J'ajoute entièrement foi à la parole du ministre quand il déclare qu'il ne songeait nullement à faire pareille chose, et il était parfaitement autorisé à effectuer cet abaissement du droit. Mais s'il était justifiable de faire cet abaissement, était-il autorisé à relever le droit plus tard? Au dire de son collègue, le droit serait de 60 p. 100 et on m'assure qu'il est bien supérieur à ce chiffre. Au cours de la conversation, l'administrateur d'une compagnie de pavage me déclara, le mois passé, que, l'été dernier il avait reçu d'une des plus puissantes manufactures de ciment des Etats-Unis une offre par écrit portant que s'il voulait donner à cette compagnie toute sa commande de ciment pour son approvisionnement d'été, on lui vendrait le ciment 65 cents le baril. La taxe douanière du ciment est de 15 cents les 100 livres.

M. WHITE: Environ 12 cents ½. Le droit sur un baril de ciment de 350 livres est de 41 cents ¾ mais à cela il faut ajouter le droit sur les sacs, soit environ 52 cents le baril.

M. TURRIFF: Il y a donc 52 cents de droit sur le ciment et 65 cents pour la valeur du ciment contenu dans le baril, de sorte que le droit serait de 85 à 90 p. 100. Quand le ministre abaissa le droit, et sans doute il faut, en pareille matière, l'unanimité du cabinet. . .

M. GRAHAM: Sauf pour la marine de guerre.

M. TURRIFF: Assurément, il ne saurait y avoir unanimité au sujet de la marine de guerre, car sans doute les nationalistes se

sépareront du Gouvernement sur cette question. Par conséquent; comme ce ministre le dit dans la lettre en question, si la taxe du ciment était de 60 p. 100 alors quand on les réduisit de moitié, il existait encore un droit de 30 p. 100, chiffre inférieur à la moyenne du droit payé par le fabricant au Canada.

Ce fut là l'idée exprimée par les ministres pour tranquilliser les manufacturiers, quand ils réduisirent le droit; mais s'il en est ainsi, pourquoi le ministre des Finaces a-t-il rétabli le droit?

M. WHITE (Leeds): C'est le statut qui a rétabli le droit.

M. TURRIFF: Non, le ministre aurait pu prolonger la chose davantage. S'il avait le pouvoir de prolonger le dégrèvement du droit pendant quatre mois, il aurait pu, à la fin de ces quatre mois, de concert avec ses collègues, prolonger la chose pendant quatre autres mois. Le ministre des Finances ne saurait le nier. En réalité, les manufacturiers créaient des ennuis au ministre des Finances, et comme il ne se présentait pas d'autres élections, on rétablit le droit et aujourd'hui la taxe du ciment est de 60 à 85 p. 100.

Vous en conviendrez donc, monsieur l'Orateur, la tendance des gouvernements a été de favoriser les mergers, les syndicats industriels, les manufacturiers et les chemins de fer, de ne pas faire de dégrèvement, d'accroître davantage la cherté de vie et d'aggraver le sort des cultivateurs et des ouvriers. Voilà la situation qui règne depuis l'avènement des conservateurs au pouvoir.

M. PELLETIER: Le Gouvernement ayant abaissé le droit du ciment, l'honorable député (M. Turriff) en conviendra sans doute, le Gouvernement en quatre mois a fait plus que le gouvernement libéral en nombre d'années.

M. TURRIFF: Si le ministre des Postes est d'avis que son Gouvernement a bien fait de dégrever le ciment, alors il reconnaît qu'il fait mal aujourd'hui et se propose de continuer à marcher dans cette mauvaise voie. Après avoir mis la main à la charrue, en abaissant le droit, pourquoi le Gouvernement est-il revenu en arrière?

M. GRAHAM: L'élection d'Hochelaga.

M. TURRIFF: En effet, j'avais oublié cette élection d'Hochelaga et naturellement il fallait rétablir la taxe du ciment, pour venir en aide au secrétaire d'Etat.

M. PELLETIER: Ce n'était pas nécessaire, puisque le parti libéral n'avait pas de candidat à cette élection.

M. TURRIFF: Sans doute, le parti libéral n'avait pas de candidat; seulement, le ministre des Postes a éprouvé assez d'ennuis et de tracasseries de la part de son propre parti sans que les libéraux s'en mêlassent. Son ami de cœur, M. Bourrassa et son ami Lavergne lui ont créé suffisamment de misères et d'ennuis à ce moment et si le ministre des Postes attend de M. Lavergne un brevet de moralité, il ne sera pas en lieu de s'enorgueillir. Dans l'intérêt de son parti le ministre a tout à gagner a garder le silence.

M. PELLETIER: Nous n'avons guère éprouvé d'ennuis, quand l'autre candidat perdit son dépôt.

M. TURRIFF: Le ministre des Postes et ses amis ont bien droit de se réjouir et se tirer tout le réconfort possible des élections d'Hochelaga et de Macdonald. Aujourd'hui, le ministre des Travaux Publics a assumé la pleine et entière responsabilité de tout ce qui s'est fait au comté de Macdonald. Il oblige donc le ministre des Finances et deux ou trois autres de ses collègues que je pourrais désigner à partager cette responsabilité; mais ils seront mal à l'aise quand il s'agira de défendre et de justifier devant les électeurs leurs agissements au cours de cette dernière élection. Le ministre des Travaux Publics a avoué, cette après-midi, qu'il avait la direction de cette élection et qu'il n'avait rien à se reprocher. Bien plus, il a affiché encore plus de zèle que ses propres fonctionnaires, ses propres agents. Lorsque les poursuites naissant de cette élection furent jugées, il n'y eut pas l'ombre d'une preuve contre les quatre individus incarcérés; aussi le magistrat déclara-t-il qu'on n'aurait pas dû faire quelques-unes de ces arrestations et pour d'autres, comme il n'existait aucune preuve, les prévenus furent honorablement acquittés. Et cependant, le ministre des Travaux publics déclarait cet après-midi que l'arrestation de tous ces individus était légitime, ce qui prouve qu'il aurait voulu que ses agents déployassent encore plus de zèle qu'ils ne l'avaient fait. Le ministre des Finances et les autres membres du cabinet doivent donc maintenir et assumer la responsabilité de ce qui s'est fait au cours de l'élection de Macdonald, parce que leur collègue a pris sur lui-même cette responsabilité en approuvant les sinistres agissements de cette élection.

Je serais curieux de savoir si le ministre des Finances tiendrait à se présenter à la tribune populaire dans son comté et y soutenir qu'un individu peut être arrêté sur un mandat d'amener lancé deux jours avant que le prétendu acte criminel ait pu se commettre. Les agents de police parcouraient le comté en disant: "Nous n'avons pas de mandat, mais nous avons des instructions." Des instructions, de qui? Du ministre des Travaux publics et de ses agents, le premier ministre du Manitoba et le procureur-général de cette province, un procureur-général qui, depuis qu'il exerce cette charge, n'a fait que prostituer le dé-

partement de la justice du Manitoba pour ses propres fins, au cours de chaque élection qui y a eu lieu. Le maître du gouvernement au Manitoba, lorsqu'il était là, c'était le ministre actuel des Travaux publics, tout comme ici il est le maître du cabinet dont il fait partie.

Et des hommes respectables comme mon honorable ami le ministre des Finances (M. White) devront parcourir le pays pour défendre ce qui a été fait à Macdonald, parce que son collègue et maître de l'administration à reconnu que c'était parfait et que tous ces hommes qui ont été arrêtés bien qu'il n'y ait rien eu à relever contre eux, méritaient d'être arrêtés. Nous en avons la preuve dans un de ses propres discours. Il disait qu'un individu avait été arrêté et qu'il y en aurait d'autres encore. Comment pouvait-il le savoir s'il n'avait pas donné d'instructions pour que, coupables ou non, qu'il y ait des preuves ou qu'il n'y en ait pas, ces hommes devaient être arrêtés et privés de travailler jusqu'à ce que l'élection fût terminée.

M. SHARPE (Lisgar): Avec la permission de l'honorable député je voudrais demander à poser une question. A-t-il pris une part à cette élection et, dans la négative, veut-il dire à la Chambre pourquoi il ne s'en est pas occupé?

M. TURRIFF: Une raison que je pourrais donner, c'est que des hommes honnêtes qui n'avaient commis aucun crime ont été arrêtés. Une autre que je pourrais donner, c'est que le premier ministre du Manitoba a déclaré que le fait qu'un homme était membre ou ex-membre de l'assemblée législative ne l'empêcherait pas d'être arrêté. Je pourrais donner ces raisons. Mais j'étais en Colombie-Aglaise au moment où l'élection eut lieu et ainsi je ne pus pas prendre part à l'élection. Je laisserai à mon honorable ami de Lisgar (M. Sharpe) s'il veut d'autres raisons...

M. SHARPE (Lisgar): Je ne veux pas intervenir dans l'affaire.

M. TURRIFF: Naturellement l'honorable député ne veut pas intervenir quand il voit de quoi il retourne.

M. SHARPE (Lisgar): J'ai dit que je ne voulais pas intervenir dans la discussion entre vous et M. Richardson.

M. TURRIFF: Mais il est intervenu dans l'élection comme il le verra avant que ce ne soit fini. Quatre hommes ont été arrêtés —quatre libéraux—qui travaillaient en faveur du candidat indépendant. Mais d'autres hommes furent arrêtés durant la campagne et je veux communiquer à la Chambre un affidavit relatif à l'un de ces hommes. Et ce document, notez-le bien, est un affidavit qui contient des faits relatés sous serment, ce n'est pas un de ces affidavits comme ceux que nous a présentés cette après-midi le ministre des Travaux public (M. Rogers) fait par des hommes qui déclaraient ce que tel ou tel autre leur aurait dit. Celui-ci provient d'un homme qui connaît tout ce qui s'est passé.

Canada,
Province de Saskatchewan.
A savoir:
Au sujet d'une élection qui a eu lieu le 12e jour d'octobre A.D. 1912, dans le district électoral de Macdonald, province de Manitoba.

Je soussigné Richard H. Macdonald de la ville de Moosejaw, province de la Saskatchewan, déclare solennellement:

1. Que le samedi 12 octobre 1912, j'étais électeur inscrit au bureau de vote n° 4 de Deer-Lodge, dans le district électoral de Macdonald, province de Manitoba, et j'étais le représentant régulièrement nommé pour ce bureau, par Robert Lorne Richardson candidat dans ladite circonscription électorale à une élection tenue à ladite date pour l'élection d'un membre dudit district électoral pour la Chambre des communes.

2. Que pendant que les votes se donnaient, j'ai été prévenu par les scrutateurs de M. Richardson qu'il y avait eu plusieurs tentatives de personnification d'électeurs bien connus d'eux, mais que dans chaque cas les-dites personnes mises au défi s'étaient éloignées sans essayer d'entrer dans la salle de vote et à la suite de ce renseignement, je surveillais les tentatives de personnifier les électeurs absents.

3. Dans l'après-midi alors que le vote se donnait, une personne se présentant comme un électeur du nom de Quinn entra dans la salle de vote et demanda un bulletin. Cette personne m'était inconnue, mais n'était pas un des Quinn inscrits sur la liste des électeurs à ce bureau; l'un avait déjà voté et l'autre un banquier du nom de Valentine G. Quinn était un banquier demeurant à Douglas-Park, à quelques centaines de verges de ma maison et qui, à ma connaissance était parti pour la côte du Pacifique depuis très longtemps et je savais qu'il n'était pas de retour dans la circonscription électorale ou dans le voisinage. Je demandai aussitôt que ladite personne prêtât serment et le président du bureau de vote M. Cotter lui demanda quel était son numéro sur la liste et il répondit: "ils m'ont dit 196". Le président lui dit immédiatement: "Vous n'êtes pas Valentine G. Quinn; quel est votre nom?" à quoi ladite personne répondit: "Je dois bien savoir mon nom". Interrogé de nouveau, il dit que son nom était "Quinn" et il dit qu'il avait un frère à la porte et il essaya de quitter le bureau, mais il en fut empêché par le constable à la porte d'après les ordres du président, auquel je déclarai que je voulais le faire arrêter.

4. Valentine G. Quinn était un nom marqué sur la liste corrigée des électeurs ayant le droit de vote à ladite élection dans cette division électorale et j'exigeai que la personne donnât son nom et dît qui elle était; elle persista à dire "mon nom est Quinn". Je demandai de nouveau que l'individu fût arrêté, à quoi le président répondit: "attendez une minute, il y a peut-être un autre Quinn sur la liste" et alors je montrai qu'il y en avait un, mais que ce Quinn était déjà venu et avait voté

après avoir été reconnu par les personnes présentes.

5. En réponse à d'autres questions, celui qui se disait être Valentine G. Quinn m'avoua que son nom était "Tom Morris" et qu'il n'habitait pas dans l'arrondissement de votation de la circonscription, mais au n° 303 rue Ellen, dans la ville de Winnipeg.

6. Croyant que le sous-officier rapporteur n'arrêterait pas cet homme, je quittai le bureau de votation pendant quelques instants, pour avertir un juge de paix qui était à la porte, de se tenir prêt de recevoir une plainte que j'étais à rédiger et à arrêter, ou faire arrêter, une personne qui était en ce moment à l'intérieur du bureau de votation.

7. A mon retour, le sous-officier rapporteur et M. Johnstone, l'agent d'Alexander Morrisson, le candidat conservateur, me supplièrent de ne pas faire arrêter cet individu. Le sous-officier rapporteur disait que je pourrais facilement le retrouver. Je lui fis observer que je n'avais aucune garantie que l'adresse qu'il avait donnée fût vraie; le prétendu Tom Morris me remit alors une plaque de cuivre sur laquelle était gravée d'un côté " B. & C." et " L.T.D." et sur l'autre côté, le n° " 139 ". Il ajouta qu'il était employé par la compagnie chargée de la pose de l'asphalte sur le chemin qui passe devant le bureau de votation. Cette plaque était un jeton de présence. Il me supplia de le laisser aller, sous prétexte qu'il avait une femme et trois enfants, dont il était le seul soutien.

8. Le lundi, 14 octobre 1912, je me suis rendu à l'adresse indiquée, 303 rue Ellen, Winnipeg, et j'ai appris, de la maîtresse de la maison, qu'un individu du nom de Tom Morris avait déjà logé chez elle et était parti depuis un mois, sans la payer. Elle reconnut parfaitement le personnage, à la description que je lui en fis et me dit qu'il avait une femme avec lui, mais pas d'enfants; que l'homme et la femme avaient une mauvaise réputation et que l'homme ne travaillait que quelques jours par semaine, pour se procurer de la boisson.

9. Un des arguments invoqués dans le bureau de votation, par le scrutateur conservateur, M. Johnstone, pour m'empêcher de loger une plainte contre Tom Morris, était que le magistrat devant lequel il serait traduit n'aurait d'autre alternative que de l'envoyer en prison et vu qu'il n'était qu'un instrument entre les mains d'autres personnes, la punition serait trop sévère. Cependant, comme j'insistais, le sous--officier rapporteur accepta ma plainte et chargea un constable du nom de Ferguson de conduire ledit Tom Morris au poste de police Saint-James.

10. Par la suite, j'ai vérifié le registre du greffier du bureau de votation et j'ai constaté que l'inscription était ainsi conçue " n° Valentine G. Quinn " et dans la colonne réservée aux remarques " Tom Morris, tentative de substitution de personne".

11. Le lundi, 14 octobre, je me rendis à la résidence du chef de police Bain qui m'informa que Morris avait été remis en liberté par M. S. D. Richardson, un juge de paix pour la province de Manitoba, moyennant un cautionnement personnel de $250, vers huit heures dans la soirée du 12 octobre....

M. TURRIFF.

Je ferai observer que cet homme, qui a été pris en flagrant délit, a été élargi moyennant un cautionnement de $250, tandis que d'autres, qui étaient innocents, contre lesquels il n'y avait pas l'ombre d'une preuve, ont dû fournir des cautionnements de $4,000, parce qu'ils étaient des libéraux.

...Le chef de police m'apprit aussi que ledit Richardson qui était, à ma connaissance personnelle, l'organisateur en chef des conservateurs dans cette partie du comté, avait fixé le procès de l'accusé au mercredi suivant, le 16 octobre, mais qu'il ignorait si le procès aurait lieu à Saint-Charles ou devant la cour de la police provinciale. Bain m'apprit de plus qu'il était de son devoir de me faire connaître l'heure et l'endroit du procès de l'accusé, afin que je fusse présent pour soutenir mon accusation.

12. Le mardi, 13 octobre 1912, je rencontrai le chef de police Bain dans un tramway de la rue Saint-James et il m'informa que le magistrat McMicken avait fixé le procès à 11 heures mercredi, 13 octobre 1912, et je lui répondis que je serais présent.

13. Le mercredi, 13 octobre 1912, je me rendis à la cour de police provinciale à 11 heures et demie. C'est là qu'un reporter du "Free Press " du nom de James Fairlie, que j'avais quitté quelques minutes avant dix heures, m'apprit que la cause de Morris avait été entendue avant mon arrivée.

14. M. Alexander Gunn qui était témoin dans une cause semblable, se trouvait à ce moment dans la chambre du magistrat où il discutait avec d'autres, cette question des procès. Il sortit de la chambre du magistrat, très indigné et m'apprit que tous les procès d'élection avaient été entendus et jugés, mais qu'il ne savait pas à quelle heure.

15. Mon avocat, M. W. H. Trueman, arriva quelques minutes avant onze heures et je le mis au courant de ce que je venais d'apprendre. Je communiquai les mêmes renseignements à un autre avocat, M. Hugh Mackenzie, qui était chargé d'une poursuite semblable contre un nommé Stout et nous avons discuté l'affaire ensemble.

16. J'ai lu depuis l'affidavit donné par ledit Hugh Mackenzie et ce qu'il dit des procédures subséquentes, tel que relaté dans le paragraphe 13 dudit affidavit et je déclare solennellement que cet affidavit est une version exacte de ce qui a eu lieu.

17. Je crois sincèrement que les motifs inavouables qui ont induit Alexander McMicken, le magistrat provincial à ladite cour, de disposer de ces procès comme il l'a fait, étaient d'empêcher les deux défendeurs, Stout et Morris de comparaître devant la cour où ils auraient pu être reconnus comme les auteurs d'autres substitutions de personnes et, d'après les renseignements qui m'ont été fournis, je crois que j'aurais reconnu le défendeur poursuivi par Mackenzie comme étant celui qui est venu voter au bureau de votation n° 4, sous un autre nom.

Je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même valeur et le même effet que si elle était faite sous serment, sous l'empire de la loi concernant la preuve.

Prise devant moi, le vingt-cinquième jour de novembre 1912, dans la ville de Moosejaw, province de la Saskatchewan.

RICHARD H. McDONALD,
E. A. ST. JAMES,
Commissaire autorisé à administrer le serment dans la province de la Saskatchewan.

Vous pouvez voir d'ici le contraste, monsieur l'Orateur. Un homme fut pris sur le fait, alors qu'il voulait voter au lieu et place d'un autre électeur. Toute la preuve était prête ; le magistrat de Winnipeg qui devait entendre la cause, le juge McMicken, fixe l'heure et le jour de l'audience ; avant l'heure fixée, il appelle la cause et condamne ces deux hommes à une amende de $50 chacun puis les met en liberté. Qui a payé ces $50? Mon honorable ami le ministre des Travaux publics pourrait répondre à cette question, s'il le voulait. C'est son argent qui acquitte cette amende. Voilà quelle justice on reçoit de la part du maître de l'administration, le ministre des Travaux publics, et c'est là un acte que devront défendre le ministre des Finances et celui de la Justice sur tous les tréteaux politiques du pays. Il ne s'agit plus uniquement de l'incident de Macdonald, mais encore et surtout du droit dont jouit tout citoyen libre au Canada, cette partie de l'Empire britannique. Quinze longues années durant le très honorable chef du Gouvernement a siégé à la gauche où il a défendu avec ardeur la cause des élections faites en tous points conformément à la loi.

Mais aujourd'hui, alors qu'il y a à peine quinze mois qu'il est au timon des affaires, nous voyons que le Gouvernement remporte une élection en cette manière, et tout ce que mon très honorable ami, le chef du Gouvernement, trouve à répondre, c'est: "Oh! ce n'est pas le seul cas répréhensible qui ait marqué une élection", si je suis coupable vous l'êtes également puisque vous avez fait vous-même ce que vous me reprochez. Est-ce là ce à quoi on doit s'attendre? Il y a un an, ou même à peine six mois, si quelqu'un m'avait dit que le chef de l'administration prendrait l'attitude qu'il tient aujourd'hui, j'aurais protesté, mais quand je vois comme il montre peu d'empressement à remplir ses promesses je dois avouer que je commence à perdre la foi que je mettais en son intégrité.

L'honorable ministre des Finances qui, de son propre aveu, ne vit pas seulement de faits positifs, mais encore d'idéals, trouvera que c'est une tâche difficile que de défendre l'attitude du Gouvernement en cette occurrence. Son collègue, le ministre des Travaux publics, assume l'entière responsabilité de ce qui s'est passé dans Macdonald; il dit que tout cela est bien, que tout a bien tourné et qu'on n'a pu établir la moindre preuve contre les quatre libéraux qui ont été mis en état d'arrestation.

Mon honorable ami a parlé du capitaine W. Sifton et il a fait voir quel homme c'était, mon honorable ami n'est-il pas le maître de la présente administration? Pourquoi a-t-on laissé Sifton en liberté s'il avait mérité d'être mis en état d'arrestation? Lui un importé, ne devait-il pas être coffré s'il était dangereux? Ce n'était pas un importé, puisqu'il travaillait dans sa propre province. L'honorable ministre des Travaux public dit que cet homme était dangereux, mais il n'a pu porter d'accusation contre lui. Le bureau du procureur-général du Manitoba n'est qu'un outil dans les mains du ministre. Pourquoi n'a-t-il pas fait mettre le capitaine Sifton en état d'arrestation? C'est une pauvre excuse pour le ministre des Travaux publics de laisser cette Chambre sous l'impression que le capitaine Sifton est un méchant homme et qu'il méritait bien d'être mis en état d'arrestation; alors qu'on n'a la moindre preuve contre lui, on le traite à l'égal des voleurs de grand chemin. Voilà ce qui se dresse devant l'honorable chef du Gouvernement, le ministre des Finances et le ministre de la Justice—peu importe les autres membres du cabinet—mais ce sera l'attitude dont ils devront répondre au grand ennui de l'honorable ministre de la Justice qui semble remplir décemment la fonction qu'on lui a assignée dans le cabinet.

Voilà en quelle posture son collègue, le ministre des Travaux publics, a placé le Gouvernement en consentant à assumer toute la responsabilité des turpitudes qui ont marqué l'élection de Macdonald ; pourtant, il dit que tout cela est bien et que ces gens-là n'ont reçu que ce qu'ils méritaient.

Examinons ce qui s'est passé dans Richelieu. A ce sujet nous avons deux affirmations diamétralement opposées et et qui ont été faites par des membres de cette Chambre. Il faut qu'un des intéressés dise la vérité, et que l'autre mente. Notre digne chevalier, sir Rodolphe Forget, le représentant de Charlevoix, et autres lieux, se rend dans le comté de Richelieu et fait une certaine promesse aux électeurs. A l'entendre, s'ils élisaient M. Morgan, le candidat conservateur, le Gouvernement ferait construire un chemin de halage pour les vaisseaux. Je ne suis pas venu, dit-il, faire des promesses creuses, des promesses qu'on se permet en temps d'élection, non. Je suis venu avec une promesse réelle que je tiens du ministre des Travaux publics. Celui-ci a dit aujourd'hui qu'il n'avait entendu parler de cet ouvrage qu'après l'élection. Eh! bien, la question doit être résolue entre le ministre des Travaux publics, le re-

présentant de Charlevoix, ce digne Chevalier. Je ne connais pas intimement le valeureux chevalier, aussi j'estime que cette querelle doit être réglée entre eux. Il peut arriver que l'un des deux dise vrai. Nous constaterons peut être un jour qui est celui qui affirme la vérité. Certes, l'honorable premier ministre, s'il tient compte de l'attitude qu'il a tenue en cette Chambre au cours des quinze dernières années, ne va pas tolérer ce qui ne serait permis même en Russie, en ce qui se rattache à ces élections. M'est avis que le Gouverneur général ne manquerait pas à son devoir, s'il priait le ministre des Travaux public de démissionner.

M. GRAHAM: Demandez à M. Morrisson de se démettre de son mandat.

M. TURRIFF: Le député de Macdonald devrait remettre son mandat et s'il est homme d'honneur, il démissionnera; il ne voudra pas détenir un mandat obtenu par des moyens comme ceux employés à Macdonald. Il me répugne de croire qu'un seul de mes collègues ici consentirait à détenir un mandat électif obtenu en pareilles circonstances. Au demeurant, c'est là une question qu'il appartient aux députés de la droite de régler.

Il est nombre de questions que je compte discuter ici au cours de cette session. Une des questions que je désire le plus vivement voir débattre à aussi brève échéance que possible, c'est celle-là même indiquée par le ministre des Travaux public, l'élection de la Saskatchewan. Nous l'attendons de pied ferme, au moment qu'il voudra. Le ministre n'inspire guère de terreur aux populations de la Saskatchewan. Qu'il soit le maître au Manitoba et fasse la loi au gouvernement, soit; mais en Saskatchewan qu'il vienne quand il voudra, nous sommes prêts à nous mesurer avec lui. Après tous les prétextes invoqués par les députés de la droite, quand viendra le moment de voter sur l'amendement présenté par le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) ils comprendront la justice de cet amendement et lui prêteront tous leur appui, j'espère.

(Sur motion de M. Baker, le débat est ajourné.)

DEPOT D'UN RAPPORT.

Dépôt du rapport du département des Douanes par M. Reid, pour l'exercice terminé le 31 mars 1912.

(Sur motion de M. Pelletier, la Chambre lève sa séance à dix heures et demie du soir.)

M. TURRIFF.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 29 novembre 1912.

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

DEPOT DE RAPPORTS.

Rapport des délibérations de la Société royale du Canada, pendant l'année expirée le 30 avril 1912.—M. White (Leeds).

Rapport du département des Affaires indiennes, pour l'année expirée le 31 mars 1912.—M. Roche.

Rapport du bureau géologique du département des Mines, pour l'année 1912.—M. Roche.

PRESENTATION D'UN DEPUTE.

L'honorable M. Louis Coderre, représentant du district électoral d'Hochelaga, est présenté à la Chambre par le très honorable L. R. Borden et l'honorable L. P. Pelletier.

1re LECTURE

De divers projets de lois d'intérêt privé:

Le 1er (Bill n° 7), déposé par M. Turriff, concernant la compagnie du chemin de fer " Athabasca Northern."

Le 2e (Bill n° 8), déposé par M. Macdonald, concernant un brevet de George Frederick Bishopric.

Le 3e (Bill n° 9), déposé par M. Ames, concernant la " Canadian Explosives Limited."

Le 4e (Bill n° 10), déposé par M. Stevens, concernant la " Dominion Trust Co."

Le 5e (Bill n° 11), déposé par M. Macdonell concernant la " New Orleans and Grand Isle Traction Light and Power Co., Limited " qui demande à changer son nom en celui de " New Orleans and Grand Isle Railway and Light and Power Company, Limited."

Le 6e (Bill (n° 12), déposé par M. McKay, pour autoriser la " Great West Insurance Company."

CONVENTION COMMERCIALE AVEC LES ANTILLES.

M. MACLEAN (Halifax): Quand pouvons-nous espérer avoir le volume contenant les délibérations de la conférence au sujet d'une convention commerciale entre le Canada et les Antilles? Je crois savoir que ce volume a été imprimé.

L'hon. M. FOSTER (ministre du Commerce): Dès que le débat sur la motion actuellement en discussion sera clos, je dé-

poserai le volume sur le bureau de la Chambre.

M. MACLEAN (Halifax): On s'attend à ce que la Chambre soit invitée à ratifier le traité commercial entre le Canada et les Antilles avant le congé de Noël et, dans ce cas, les documents qui s'y rapportent devraient être imprimés le plus tôt possible, d'autant plus qu'ils ont été distribués à quelques-unes des législatures des Antilles, avant le débat sur la question.

L'hon. M. FOSTER: Il n'y aura pas de retard inutile. Je suppose que le débat sur l'adresse sera clos au commencement de la semaine prochaine. Les documents en question sont prêts et seront déposés sur le bureau de la Chambre immédiatement après la fin du débat, de sorte que les députés auront tout le temps nécessaire pour en prendre connaissance avant que la Chambre soit invitée à ratifier la convention.

DISETTE DE WAGONS.

L'hon. WILLIAM PUGSLEY: Je désire quelques renseignements sur une question très importante et très urgente. J'ai reçu aujourd'hui une lettre du secrétaire de la Halle au blé, de Montréal. Cette lettre est ainsi conçue:

Halle au blé de Montréal.
Bureau de la Chambre de Commerce,
Montréal, 28 novembre, 1912.

L'honorable William Pugsley, Ottawa,

Monsieur,—La copie ci-inclue d'une lettre adressée à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux vous expliquera la nature de la plainte faite par les exportateurs de grains, concernant une affaire d'un intérêt vital pour le port de Saint-Jean et pour lequel vous êtes le représentant de cette ville dans la Chambre des communes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. STANLEY COOK,
Secrétaire.

27 novembre, 1912.

L'honorable Frank Cochrane,
Ministre des Chemins de fer et des Canaux,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai été chargé de vous communiquer un télégramme qui vous a été envoyé le 15 du courant ainsi qu'une copie des messages échangés entre les fonctionnaires de votre département et le soussigné concernant l'urgente nécessité qu'il y a pour l'Intercolonial de fournir des wagons au Grand-Tronc pour le transport, entre les ports de la baie Georgienne et St-Jean, du grain destiné à l'exportation.

Ce fut toujours le désir du Gouvernement d'exporter la plus grande quantité possible de grain canadien par des ports canadiens et d'obtenir une proportion raisonnable du transport du grain des états de l'Ouest et du milieu par des routes canadiennes. Maintenant que les exportateurs canadiens ont fait des arrangements pour expédier de grandes quantité de grains, ils se trouvent dans l'impossibilité d'en assurer le transport, soit par suite de l'insuffisance du nombre de wagons sur le chemin de fer de l'Etat, soit que les fonctionnaires chargés d'administrer cette voie ferrée ne se rendent pas compte de l'extrême importance qu'il y a pour eux de s'assurer cet énorme trafic.

Comme je le disais dans mon télégramme du 21 courant à votre sous-ministre, des arrangements ont été conclus pour des expéditions immédiates qui exigeront l'usage de sept ou huit cents wagons, et le télégramme de M. Campbell du 18 courant, laisse entendre que nous ne pouvons guère espérer les obtenir.

Vous comprendrez facilement dans quelle position difficile se trouveront les expéditeurs canadiens qui ont à payer des frais d'emmagasinage dans les ports de la baie Georgienne, pendant une période prolongée, et qui peuvent être poursuivis en justice pour avoir manqué à leurs engagements, sans compter qu'ils peuvent être aussi condamnés à dédommager les navires qu'ils ont retenus et auxquels ils ne pourront livrer de cargaisons.

La situation est très critique, et cette association considère qu'elle exige une intervention immédiate de la part des autorités de l'Intercolonial. Les membres de cette association hésitent à croire que l'équipement de l'Intercolonial soit aussi insuffisant que le laisse entendre le télégramme de M. Campbell, et ils espèrent encore que vu l'urgence de la situation, de grands efforts seront faits pour y porter remède.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. STANLEY COOK,
Secrétaire.

Annexée à cette lettre se trouve une copie de la correspondance échangée entre le secrétaire et le ministre ainsi qu'entre le secrétaire et certains fonctionnaires de l'Intercolonial. Je désire savoir de l'honorable ministre s'il s'est occupé de cette importante question et si des arrangements ont été faits ou doivent être faits sans retard, pour mettre l'Intercolonial en état de faire cesser cette paralysie du trafic, en ce qui concerne le transport du grain de l'Ouest.

L'hon. FRANK COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Le manque de wagons, non seulement au Canada, mais aussi aux Etats-Unis, est une source de vive inquiétude, dans le moment. La question n'est pas finalement décidée, mais la proposition qui nous est faite ne me paraît pas équitable. L'Intercolonial, comme les autres chemins de fer, manquent de wagons, surtout à cette saison de l'année, et je considère qu'il n'est pas raisonnable de lui demander d'envoyer sept cents wagons à Port-Colborne, pour venir en aide au Grand-Tronc.

C'est le Grand-Tronc qui devrait fournir les wagons nécessaires et amener le grain à Montréal. Si alors, nous n'étions pas en état de prendre charge de ce grain et de l'expédier à destination, nous manquerions à notre devoir; mais rien dans nos réponses à nos correspondants ne laisse entendre que nous ne sommes pas en état de le faire. Le chemin de fer Pacifique-Canadien ne

nous demande pas de lui envoyer des wagons pour transporter le grain qui se trouve sur sa voie. Ce trafic est sur la voie du Grand-Tronc et non sur celle de l'Intercolonial et, à cette époque de l'année surtout, nous avons assez à faire avec notre propre trafic.

SUITE DU DEBAT SUR L'ADRESSE.

La Chambre passe à la suite du débat engagé sur la motion de M. Rainville demandant qu'une adresse soit votée à Son Altesse Royale le Gouverneur général en réponse à son discours à l'ouverture de la session, et sur l'amendement proposé par sir Wilfrid Laurier.

M. JAMES McKAY (Prince-Albert): Monsieur l'Orateur, je demande l'indulgence de la Chambre pendant les quelques instants que je consacrerai à la discussion des différentes questions qui nous sont soumises dans le discours du trône. Je n'entreprendrai pas une discussion générale de toutes ces questions, car j'entends m'appliquer surtout à relever certaines remarques qui on été faites par les orateurs précédents. A l'encontre de la plupart des députés de la gauche qui ont pris la parole, je trouve dans le discours du trône de nombreuses questions qui intéressent au plus haut point, non-seulement la population de la région éloignée que j'ai l'honneur de représenter, mais celle de tout le Canada.

C'est assurément avec une profonde gratitude que tous les vrais Canadiens ont lu le passage de ce discours qui a trait au voyage entrepris par Son Altesse Royale, le Gouverneur général, à travers tout le pays. Sa visite ne pourra qu'avoir d'heureux résultats pour le Canada et surtout pour l'Ouest, où les immigrants sont en plus grand nombre qu'ailleurs. Pour ces étrangers auxquels nous offrons l'hospitalité dans nos fertiles prairies, ce voyage comporte un double enseignement. Il leur fait voir l'intérêt que Son Altesse Royale porte à tous les habitants du Canada et leur fourni une preuve du respect et de la fidélité des Canadiens envers la couronne et son représentant. Je répète qu'à ce point de vue, le voyage de Son Altesse Royale est d'une extrême importance pour ces immigrants qui viennent ici pour nous aider à travailler au développement du pays. Tous les membres de cette Chambre et tous les contribuables du Canada se réjouiront d'apprendre que Son Altesse Royale a visité le pays de l'Atlantique au Pacifique et qu'à son retour, il a pu dire dans le discours du trône que partout il a vu régner la prospérité et l'harmonie, que partout il a rencontré une population courageuse, énergique, entreprenante, bien disposée à faire fructifier les richesses dont la Providence a doté notre pays.

Si les honorables membres de cette Chambre qui siègent à la gauche de l'Orateur ne trouvent dans ce passage du discours du trône, que matière à critiquer, je dis qu'ils ne sont pas de véritables Canadiens. De semblables paroles sont de nature à réjouir le cœur et à remplir d'une légitime fierté tous ceux qui travaillent au développement et à l'agrandissement de notre beau Canada. Nous avons un grand pays, mais il nous faut aussi des citoyens capables de le développer et un Gouvernement disposé à seconder les efforts de la population. Je suis heureux de constater que nous possédons un tel Gouvernement. Il est réjouissant, pour un humble partisan comme moi, de constater que le Gouvernement du jour est intimement convaincu du brillant avenir qui attend ce pays et a toute confiance dans la population qui l'habite. Il a eu la sagesse de ne pas lier son sort ni celui de sa politique fiscale au sort d'une nation étrangère. Il a montré par là qu'il s'en rapporte exclusivement aux Canadiens pour assurer le développement du Canada.

Malgré la prospérité dont nous jouissons et les brillantes perspectives que le discours du trône nous fait entrevoir, les honorables membres de l'opposition ne sont pas satisfaits. Ils ne voient dans ce discours que matière à critiquer. Je bornerai mes remarques à une ou deux des questions mentionnées dans ce discours. J'espère que l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) qui m'a précédé, ne sera pas offensé si je n'entreprends pas de le suivre pas à pas dans son assez longue argumentation.

Je parlerai d'abord de la question des promesses faites par le Gouvernement, question qui a fourni à l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) l'occasion d'adresser de vifs reproches aux ministres actuels. Je dirai aussi quelques mots de l'abaissement des droits sur le ciment. Autrefois nous avions un Gouvernement de promesses, mais aujourd'hui nous avons un Gouvernement qui tient ses promesses et rempli ses engagements. Sur un point ou deux je me trouve d'accord avec l'honorable député d'Edmonton. Je partage son avis quand il dit que le pays apprendra avec plaisir qu'il a enfin un Gouvernement qui tient ses promesses. Je suis tout à fait de cet avis. Je ne vois pas l'honorable député d'Edmonton à son siège; s'il était ici, il est probable qu'il me prendrait à parti et déclarerait qu'il n'a rien dit de semblable ou n'avait pas l'intention de le dire.

M. OLIVER: Je n'ai pas bien saisi ce que vient de dire l'honorable député.

M. McKAY: Je déclarerais partager absolument l'avis de l'honorable député d'Edmonton, quand il dit que le pays serait bien aise d'apprendre qu'il a enfin un Gouvernement qui tient ses promesses.

M. OLIVER: Mon honorable ami a parfaitement raison si l'on suppose que le

Gouvernement a rempli ses promesses, mais je crois avoir démontré le contraire.

M. McKAY. J'avais prévu ce que dirait mon honorable ami et mes prévisions se sont réalisées. Il ne donne pas à ses paroles le sens qu'y attacherait une personne moins versée que lui dans les discussions politiques. Pour ma part je les prends dans leur acceptation ordinaire et j'accepte les explications de mon honorable ami, car je les crois exactes, jusqu'à un certain point. Je n'ai aucun doute qu'il n'avait pas l'intention de faire un pareil aveu, mais il arrive parfois que la vérité nous échappe et il a prononcé ces paroles dans un moment de distraction. Il prétend maintenant que le Gouvernement ne remplit pas ses promesses. Mais alors, quelles promesses remplit-il? Il remplit évidemment des promesses quelconques et je serais obligé à l'honorable député s'il voulait nous dire quelles sont ces promesses qu'il remplit.

M. OLIVER: En ce qui concerne le chemin de fer de la baie d'Hudson, l'amélioration des ports et l'extention des frontières du Manitoba, je n'ai aucune hésitation à dire qu'il remplit les promesses du Gouvernement précédent.

Plusieurs DEPUTES: Oh! oh!

M. McKAY: Je suis prêt à discuter cette question franchement et ouvertement et j'accepte l'explication de mon honorable ami, bien que je ne la croie pas absolument exacte. Je maintiens que le Gouvernement actuel remplit ses propres promesses et je crois qu'en parlant ainsi je m'appuie sur des faits. Supposons, cependant, comme le prétend mon honorable ami, que le Gouvernement actuel ne fasse que remplir les promesses du Gouvernement précédent et voyons où cela peut conduire l'honorable député et ses amis. Comme je l'ai déjà expliqué, je traiterai la question surtout au point de vue de l'Ouest.

Il n'y a pas une question qui intéresse autant les provinces de l'Ouest que celle du transport. Il est question de construire un chemin de fer à la baie d'Hudson depuis 1897, c'est-à-dire depuis l'avènement des libéraux au pouvoir. On se rappelle qu'en 1896 sir Charles Tupper promettait, s'il était maintenu à la tête des affaires, de déposer un projet de loi pour assurer la construction de ce chemin. Malheureusement pour le pays et, plus malheureusement pour l'Ouest, il fut défait. Depuis cette époque aucun gouvernement conservateur n'a été en position de remplir cette promesse. En 1897 la construction d'un chemin de fer à la baie d'Hudson était un des principaux articles du programme libéral, du moins dans l'Ouest. Cette entreprise figurait en tête du programme du candiat libéral à Winnipeg, en 1897. Il en fut ainsi à toutes les élections subséquentes, tant que le parti libéral fut au pouvoir.

En 1908, l'honorable chef de l'opposition déclarait formellement, à Niagara, que le temps était venu de construire un chemin de fer à la baie d'Hudson. Cette entreprise, comme je viens de le dire, figurait au programme des libéraux depuis 1897, et en 1908 rien n'avait encore été fait. Je suis donc en droit de dire que le gouvernement libéral était un gouvernement de promesses. Cette déclaration, dans la bouche de celui qui était alors premier ministre, était faite à la veille d'une élection générale. Je ne reproche pas à l'honorable chef de l'opposition d'avoir fait cette promesse; je dirai même que je l'ai entendue avec une très grande satisfaction, mais il n'y a aucun doute que cette promesse faite par un premier ministre n'avait d'autres motifs que ceux que l'opposition prête aujourd'hui au Gouvernement pour avoir réduit les droits sur le ciment, car il devait y avoir une élection générale en 1908 et les libéraux savaient que la construction d'un chemin de fer à la baie d'Hudson était la grande question du jour, dans l'Ouest. On nous promettait ce chemin d'année en année et il était important qu'une voix aussi autorisée que celle du premier ministre vint confirmer la promesse. C'est pourquoi nous avons eu la déclaration de Niagara.

La nouvelle avait une telle importance qu'elle nous valut un spectacle étrange et quelque peu ridicule, dans les journaux libéraux de l'Ouest. Les organes libéraux commençèrent par publier que le premier ministre avait déclaré que le chemin serait construit; mais la déclaration ministérielle ne contenait rien quant à la date de la construction et les organisateurs libéraux, dans l'Ouest, ne furent pas satisfaits d'une déclaration aussi vague et il n'y a pas de doute qu'il s'en suivit un échange de télégrammes. Quoi qu'il en soit, peu de temps après on pouvait lire dans les journaux libéraux que la déclaration officielle du premier ministre n'avait pas été rapportée exactement et que les mots "dès maintenant" avaient été omis. D'après ces journaux, le premier ministre aurait déclaré que le chemin de fer à la baie d'Hudson devait être construit "dès maintenant", pas demain, mais aujourd'hui. Comme on ne pouvait pas s'en prendre aux conservateurs, on s'en prit à la chute de Niagara dont tous les Canadiens sont si justement fiers. On prétendit que le bruit de la chute, près de laquelle le premier ministre parlait, avait empêché les journalistes de saisir tous les mots prononcés par l'orateur.

Tout cela nous fait voir l'importance que l'on attachait à cette déclaration. Ceci se

passait en 1908, et à la même époque, M. Graham qui était alors ministre des Chemins de fer et des Canaux, faisait une déclaration à peu près semblable, dans d'autres parties de la province d'Ontario, pour fortifier la position de ses partisans dans l'Ouest. Quand l'honorable M. Sifton accepta la candidature libérale à Brandon, en 1908, il déclara que si sir Wilfrid Laurier était maintenu au pouvoir, les trains se rendraient jusqu'à la baie d'Hudson avant quatre ans. Ceci se passait en 1908; les libéraux ont quitté le pouvoir en 1911, sans qu'une seule pelletée de terre ait été remuée, sans que la moindre disposition ait été prise pour assurer la construction du chemin.

L'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) fait des signes de dénégation, mais je répète que l'on n'avait rien fait d'effectif pour assurer la construction de ce chemin. Je suis prêt à tenir compte à l'ancien Gouvernement de tout ce qu'il a fait. Il a commencé à construire un pont, mais même ce pont n'était pas fini avant qu'il eût quitté le pouvoir. Il a aussi envoyé des arpenteurs explorer cette partie du pays, sans se laisser émouvoir par les réclamations des cultivateurs de l'Ouest qui réclamaient ce chemin de fer depuis 1896.

Quand les capitalistes demandaient la construction du Transcontinental national, le Gouvernement déclarait qu'il n'y avait pas de temps à perdre. On se rappelle la fameuse phrase du chef de l'opposition: "Fasse le ciel qu'il ne soit pas trop tard!" Un autre homme d'Etat éminent prétendait qu'il n'était pas nécessaire de montrer tant d'empressement, que la construction de ce chemin n'était pas urgente et que la vraie raison était que M. Cox ne pouvait pas attendre. Les pauvres cultivateurs de l'Ouest peuvent attendre les rapports des explorateurs, mais M. Cox ne peut pas attendre et il faut commencer immédiatement la construction du Transcontinental national.

Je ne m'oppose pas à la construction du Transcontinental, mais je tiens à faire ressortir l'attitude différente du parti libéral dans ces deux circonstances. Les libéraux se prétendent des véritables amis du cultivateur et se disent prêts à tout faire pour sauvegarder ses intérêts et cependant, on constate tout le contraire, si on étudie la manière dont ils ont traité les grandes questions d'intérêt public, pendant qu'ils étaient au pouvoir. Pendant des années le gouvernement libéral, les membres libéraux du Parlement et tous les chefs libéraux dans le pays, nous ont promis un chemin de fer à la baie d'Hudson sans que rien ait été fait pour en assurer la construction. En égard de cette apathie, mettons ce qui a été accompli depuis l'avènement du Gouvernement actuel, au mois d'octobre 1911. Nous sommes maintenant au mois de novembre 1912 et dans le discours du trône, prononcé à l'ouverture de la session, nous lisons le passage suivant:

Un contrat pour la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson depuis le Pas à Port-Nelson a été conclu et les travaux se font avec toute la rapidité possible.

Il n'est pas dit ici que les ingénieurs ont été chargés d'étudier la région et de trouver un tracé. Le discours du trône nous apprend que les marchés sont signés, que les travaux sont poussés avec vigueur et nous savons tous que de grands progrès ont été faits dans le cours de l'été dernier.

M. TURRIFF: De quelles études s'est-on servi?

M. McKAY: Je suppose qu'on s'est servi de celles qui avaient été ordonnées par l'ancien Gouvernement, ainsi que de celles qu'a fait faire le présent ministre des Chemins de fer.

Plusieurs DEPUTES: Très bien, très bien.

M. McKAY: Il me fait plaisir de voir l'opposition applaudir; elle se réjouit d'apprendre que l'ancien Gouvernement a au moins fait quelque chose.

M. TURRIFF: C'est nous qui avons accordé la première concession.

M. McKAY: Oui, à la veille des élections. Rien n'a été fait avant que les brefs n'aient été émis et ce n'est qu'à cette date que la nouvelle se répandit qu'on engageait des hommes pour travailler sur cette section du chemin. Je ferai observer en passant que c'est dans cette région qu'opérait le capitaine William Sifton dont nous avons beaucoup entendu parler et dont les exploits ont causé une telle indignation, que les conservateurs ont pour ainsi dire été obligés d'établir une police spéciale pour que les boîtes de scrutin ne fussent pas manipulés et bourrées de faux bulletins, comme elles l'avaient été aux élections précédentes dans le nord de la province.

Mon honorable ami (M. Turriff) me demande qui a accordé la première concession; je lui réponds qu'à la veille de l'élection de 1908, le gouvernement libéral a annoncé officiellement que le chemin de fer de la baie d'Hudson allait être construit et que ce n'est qu'à la veille de l'élection de 1911 que les premiers travaux ont été concédés. C'est une preuve de plus que l'ancien gouvernement libéral a cherché à tirer des avantages électoraux de tout ce qu'il a pu faire de bien pendant qu'il était au pouvoir; tout ce qu'il faisait, était fait en vue du parti. Ce n'est pas ce que fait le Gouvernement actuel; il n'a vu que les meilleurs intérêts du pays, sans égard pour les partis.

UN DEPUTE: Oh! oh!

M. MACKAY: J'entends un membre de l'opposition mettre en doute ce que je viens de dire. Son incrédulité ne m'étonne pas car, appartenant au parti auquel il appartient, il ne peut pas concevoir qu'une telle chose soit possible. Mon honorable ami me permettra de lui dire qu'une des raisons qui m'ont décidé à accepter la candidature à la dernière élection, a été la noble et courageuse attitude prise par notre digne chef, au cours de sa visite dans l'Ouest, la question de la réciprocité n'était pas encore bien comprise dans le public. L'excitation était à son comble et beaucoup d'électeurs de l'Ouest était disposé à accepter la réciprocité, sans bien en connaître les effets. La population se trouvait dans ces dispositions lorsque M. Borden entreprit sa campagne et, députations sur députations allèrent lui demander de se déclarer en faveur de la réciprocité. Quelle fut sa réponse, monsieur l'Orateur? Il répondit: Je suis fermement convaincu que la réciprocité ne serait pas une chose avantageuse pour le pays et même si vous deviez me récompenser de vous donner la réciprocité en me faisant premier ministre du Canada, je refuserais d'occuper cette haute position.

C'est l'attitude qu'a prise le Gouvernement conservateur dès son arrivée au timon des affaires et qu'il a tenue depuis. Il s'est appliqué à faire adopter des mesures dont le Canada tout entier devait bénéficier. Il a agi sans arrière-pensée, certes. Ce seul motif suffirait à énorgueillir jusqu'au plus infime partisan de cette administration, s'il n'existait d'autre raison.

L'honorable député (M. Oliver) a dit encore:

> Une question assurément importante est bien celle de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. M. Borden nous a dit qu'il remplit la promesse que le Gouvernement a faite à ce sujet. Me permettra-t-on de faire observer plutôt que la présente administration ne fait que réaliser ce que ses prédécesseurs s'étaient engagés d'accomplir en ce qui a trait à cette importante entreprise?

Arrêtons-nous un instant à cette allégation de mon honorable ami. Au cours de toutes les élections qui se sont développées de 1897 à 1911 le parti libéral avait solennellement promis de construire le chemin de fer de la baie d'Hudson; cependant, il n'a pu ou il n'a voulu remplir ses engagements. Même s'il est vrai, ainsi que l'honorable député l'affirme, que nous ne faisons que donner corps aux promesses de nos prédécesseurs, ne pouvons-nous pas, à bon droit, réclamer le mérite de réaliser pleinement l'engagement que les libéraux n'ont pu ou n'ont voulu exécuter dans son intégrité. Peu importe à l'Ouest que cette promesses ait été faite par un gouvernement libéral ou par une administration conservatrice; ce qu'il réclame, c'est la construction de cette voie ferrée; si l'on peut reprocher au Gouvernement libéral d'avoir failli à ses promesses, l'on doit, par contre, rendre au parti conservateur la justice élémentaire de reconnaître qu'un an à peine après son arrivée au pouvoir ses chefs se trouvent en état d'annoncer qu'ils ont accordé l'entreprise de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et que l'on va commencer immédiatement cet ouvrage et le poursuivre avec toute la diligence possible. Puisque j'en suis à examiner cet aspect de la question, je me permettrai de dire à l'honorable député (Oliver) et à ses partisans qu'autant que cela me concerne, et je crois exprimer en cette occurrence le sentiment du Gouvernement, j'imagine que si nos ministres relèvent dans les promesses de leurs prédécesseurs libéraux quelque chose dont le Canada bénéficierait, le simple fait que ce sont leurs adversaires politiques qui se sont engagés a exécuter ces entreprises, n'empêchera pas la présente administration de remplir les promesses de ses prédécesseurs au timon des affaires.

Je l'ai déjà dit: peu importent après tout à nos ministres les avantages dont leur parti ou eux-mêmes bénéficieront exclusivement. Ils ont à cœur l'intérêt du pays et ils sont prêts à tenter et à exécuter tout ce qui est de nature à promouvoir le bien-être général du Canada. Cela seul fait voir que la grande distinction qu'il faut établir entre les deux gouvernements repose sur le fait que le gouvernement libéral ne reculait devant aucune promesse, mais que l'administration conservatrice d'aujourd'hui tient avant tout aux actes, pour le plus grand avantage du pays.

Quant à la question du ciment, je demanderai aux honorables membres de la gauche s'ils croient réellement que l'abaissement du droit sur cet article n'a pas eu un effet bienfaisant et inappréciable pour le pays et que le Gouvernement ne devait pas diminuer cet impôt? Ils doivent reconnaître les résultats avantageux de cette politique et attribuer au Gouvernement le mérite d'avoir fait au moins cela pour le pays. Cependant, ils ne veulent pas reconnaître que les ministres ont bien mérité des intéressés dans le cas même de ce seul item. Ils vont jusqu'à condamner le Gouvernement à ce propos. S'il faut en croire l'honorable représentant de Cap-Breton (M. McKenzie), toute l'affaire a été organisée par l'honorable ministre des Travaux publics; on aurait jeté un voile épais sur les yeux de l'honorable ministre des Finances; enfin, toute la preuve qu'on lui a soumise pour l'engager à faire cette diminution ne mériterait pas le moindre examen. Des arguments invoqués par ces honorables députés nous devrions conclure que cet abaissement de droit n'aurait pas dû s'opérer. Voici que l'honorable représentant d'Edmonton décla-

re, pour sa part, que le Gouvernement n'aurait pas dû opérer cette diminution, parce que cette question relevait uniquement de cette Chambre qui aurait adopté un statut à cette fin. Loin de moi l'idée de me montrer injuste à l'endroit de l'honorabe député d'Edmonton, mais j'expose ici la véritable attitude qu'il a prise en cette affaire. L'honoroble représentant de Cap-Breton, cet ardent admirateur de l'honorable député d'Edmonton, proclame que l'honorable ministre des Finances a été odieusement leurré et qu'il n'y avait pas de disette de ciment dans l'Ouest. Il faut que ces deux honorables députés tombent d'accord sur ce point important s'ils veulent qu'on ajoute foi à leurs avancés. Je dis avec toute l'énergie possible, à l'instar de l'honorable ministre des Finances, que le ciment manquait dans l'Ouest; que le ministre le savait parfaitement et qu'il a jugé nécessaire d'abaisser le droit sur le ciment, conformément aux dispositions du statut.

Nous constatons que la presse conservatrice et les journaux de l'Ouest, même ceux qui combattent la présente administration annonçaient en toutes lettres que le ciment manquait complètement dans l'Ouest au cours de la saison de construction; les articles de tous les journaux de cette partie du pays réclamaient l'abaissement du droit imposé sur le ciment si l'on voulait venir au secours de ceux qui avaient un besoin pressant de cet article. Bien que le trust du ciment affirmât qu'il y avait une grande quantité de cet article au Canada et qu'il blâmat les compagnies de chemins de fer de ne pas pouvoir transporter cet article dans l'Ouest, il n'en était pàs moins vrai que l'Ouest souffrait d'une disette de ciment. Je demanderai à l'honorable représentant d'Edmonton de nous dire clairement s'il prétend ou non qu'il existait réellement une disette de ciment dans l'Ouest.

M. OLIVER: Je n'éprouve pas la moindre hésitation à dire qu'il n'existe pas de motif qui nous permette de douter de l'existence d'une disette très sérieuse de ciment dans l'Ouest.

M. McKAY: Cette déclaration de l'honorable député me fait plaisir, car elle sape dans sa base même l'effort tenté par l'honorable représentant de Cap-Breton pour jeter du ridicule sur l'honorable ministre des Finances à propos de l'attitude qu'il a prise dans cette affaire. Je voudrais, en la façon la plus délicate possible, rappeler à l'honorable représentant de Cap-Breton —ce qu'il a dit au cours de ses observations —que le persiflage ne paie pas toujours son auteur. Il a voulu mettre la Chambre en gaieté au dépens de l'honorable ministre des Finances, mais cet aveu de l'honorable représentant d'Edmonton le place en une posture des plus ridicules, certes. Les raisons ne manquent pas à celui qui veut excuser l'attitude prise en cette circonstance par l'honorable ministre des Finances. Mais, monsieur l'Orateur, ce n'est pas là toute la question. Il est certain que les honorables membres de la gauche vont essayer d'excuser leur conduite en cette affaire ainsi que l'attitude prise par l'honorable représentant d'Edmonton. Afin qu'on ne m'accuse pas de représenter sous un faux jour l'honorable député d'Edmonton, je me permettrai de rapporter ses propres paroles telles que je les trouve aux Débats:

Ainsi que mon honorable ami l'a lui-même déclaré dès le début de ses observations, on trouvait à redire à l'attitude prise par le Gouvernement, parce qu'on estimait que cette diminution de droit n'était faite que dans le but de gagner une élection et non dans celui de venir en aide à la population intéressée.

Monsieur l'Orateur, il faut nécessairement conclure de cet avancé que le ministre n'aurait pas dû faire cette diminution parce que les circonstances ne s'y prêtaient pas. L'honorable député reconnaît que le ciment manquait dans l'Ouest, mais il prend une attitude telle qu'il semble dire: "Que cette disette se continue; que les travaux de construction commencés soient arrêtés alors même que les entrepreneurs souffriront de cet état de choses; j'admets l'existence de cette famine dans l'Ouest, mais peu importe, puisque si l'on accorde cette faveur à la population de cette partie du pays, on portera un coup direct au parti libéral lors des élections qui sont imminentes.

M. OLIVER: Je voulais faire ressortir l'idée qu'on aurait dû abaisser le tarif dans le cas de cet article, longtemps avant la date de ces élections, alors que le Parlement se trouvait réuni en session.

M. McKAY: Nous avons tous entendu parler d'un certain animal qui peut changer sa couleur en un instant. L'honorable député a ce privilège de modifier à sa guise l'attitude qu'il prend, mais peu m'importe puisque j'entends le suivre sur le terrain, quel qu'il puisse être, qu'il choisira.

M. OLIVER: Je tiens maintenant l'attitude que j'ai adoptée en entendant les explications de l'honorable ministre des Finances, attitude que mon honorable ami représente sous un faux jour.

M. McKAY: Loin de moi l'idée de représenter sous un faux jour l'attitude que l'honorable député a prise sur cette question. Je ne cherche noise à personne et je n'ai pas l'intention d'occuper inutilement le temps de la Chambre, je le dis en toute vérité. Cependant, je répète en toute sincérité que la conclusion qu'il faut tirer de l'avancé de l'honorable député, si l'on tient compte en même temps qu'il

a avancé qu'une disette de ciment existait dans l'Ouest à ce temps-là, c'est bien qu'il s'est dit réellement: "Peu importe que ces gens soient privés de ciment, ne diminuons pas le droit imposé sur cet article, parce que, si nous en agissions autrement, nous nuirions aux intérêts du parti libéral dans la lutte électorale qui va s'engager bientôt". Aujourd'hui cet honorable député vient nous dire que l'on aurait dû proposer cette diminution de droit au cours de la session du Parlement.

M. OLIVER: Parfaitement.

M. McKAY: L'honorable député dit: "Parfaitement!" preuve qu'il a saisi ce que j'entendais dire, ce dont je suis très heureux. Au risque de fatiguer la Chambre, je répéterai que l'honorable député soutient que le ministre aurait du consulter le Parlement lors de la dernière session, ou encore à celle qui se poursuit maintenant, avant d'opérer cette diminution du droit imposé sur le ciment. Pourquoi cette intervention? Mon honorable ami était présent ici à la dernière session du Parlement; il savait que l'on n'avait pas accordé cette diminution de droit. Tant qu'a duré le dernier Parlement le ministre des Finances et le Gouvernement ne possèdaient pas la preuve d'une urgence semblable à celle qui s'est produite plus tard et c'est pour cette raison que le droit sur le ciment n'a pas été abaissé alors. Mais depuis l'urgence s'est manifestée et voici que l'honorable député soutient qu'en dépit du nouvel état de choses dont souffrait cette partie du pays, le Gouvernement n'avait pas raison de venir, avant la session suivante, à l'aide de la population de l'Ouest. Est-ce bien là l'attitude que les honorables membres de cette Chambre devraient tenir quand il s'agit de questions qui intéressent d'une façon aussi vitale le peuple de ce pays? Je m'enorgueillis de répéter que la présente administration ne tient pas compte de l'avantage politique qu'elle peut retirer quand il s'agit de questions semblables, mais que fidèle à ses engagements, elle envisage avant tout l'intérêt général du pays. En face d'une urgence aussi claire et évidente que l'est la lumière du soleil le midi d'un jour serein, on est forcé de reconnaître que l'honorable ministre des Finances a pris la seule attitude que la raison et la nécessité lui commandaient de tenir. Quelles récriminations dans les rangs du parti libéral dans l'Ouest si l'honorable ministre des Finances avait pris une attitude toute différente de celle qu'il a tenu! Quelles protestations n'aurions nous pas entendues de la part des membres de la gauche.

Monsieur l'Orateur, il se publie à Edmonton une certaine gazette qui s'intitule le "Daily Bulletin". Je crois savoir que ce journal est le porte-parole de l'honorable représentant d'Edmonton. Voyons l'attitude tenue par ce journal quant à cette question. Si je lis le "Bulletin" du 6 juin 1912, j'y trouve ce qui suit:

> Les villes de l'Ouest font entendre des plaintes unanimes contre la disette de ciment qui retarde les travaux de construction et qui menace d'occasionner des dommages encore plus considérables.

Qu'on me permette de signaler cette partie de l'article en question à l'examen de l'honorable député du Cap-Breton. Venant d'une source aussi autorisée, ce paragraphe s'imposera, je n'en doute aucunement, à l'attention des membres de cette Chambre, puisque ce journal est le porte-parole du député d'Edmonton. Voici:—

> D'après les dernières nouvelles, le ministre s'est mis en rapport avec les chefs du trust du ciment et nous pouvons prédire de ce fait que le Gouvernement va suspendre le droit sur cet article.

Observons que tous les journaux, le "Bulletin" compris, réclamaient un abaissement du droit sur le ciment et que cette dernière feuille annonçait que d'après le nouvelles les plus récentes, le ministre s'était mis en rapport avec le gérant du trust du ciment, ce qui revenait à dire en vérité: Inutile d'espérer un abaissement du droit sur le ciment si c'est bien là ce que le ministre se contente de faire, ce qui indiquait clairement qu'on voulait obtenir cette réduction de droit immédiatement, sans attendre cette réunion des Chambres dont parlait l'honorable député d'Edmonton.

M. OLIVER: Je pourrais expliquer que tout probablement le rédacteur du "Bulletin" n'avait pas prévu une coïncidence possible avec les élections de la Saskatchewan.

M. WHITE (Leeds): Peut-être aussi n'avait-il pas songé que le chef du trust du ciment professe des sentiments plutôt—et de beaucoup plus—sympathiques à l'endroit du parti libéral qu'à l'égard du parti conservateur.

M. OLIVER: Les trusts n'ont pas de politique arrêtée.

M. McKAY: Je viens de dire que je rencontrerais l'honorable député sur tout terrain qu'il lui avait plu de choisir, en ma qualité d'humble partisan d'une administration qui remplit tous ses engagements. Je sens qu'il m'incombe d'exécuter toute cette promesse aujourd'hui que l'occasion favorable m'est offerte de le faire. Se rappelant que le ciment avait manqué dans l'Ouest, l'honorable député dit maintenant que le pays tout entier réclamait à grands cris un abaissement du droit sur cet article et que le journal que j'ai cité se faisait l'écho de ce sentiment.

M. OLIVER: Oui, durant un certain temps.

M. McKAY: Il ajoute que le rédacteur de ce journal ne songeait point que les élections provinciales étaient imminentes.

M. OLIVER: Il ne s'attendait pas à ces dernières.

M. McKAY: En assumant ici encore que cette gazette eût ignoré les véritables intérêts du peuple en favorisant une diminution de droits qui eût favorisé la population, cela retournerait encore au discrédit du parti libéral au point de vue politique. C'est la seule conclusion logique qu'on puisse tirer de l'allégation de l'ex-ministre. Ce dernier explique la nature de la difficulté qui existait alors; il nous dit que si le rédacteur de cette feuille avait eu en vue les élections provinciales imminentes, il n'aurait pas prôné cette diminution de droits à ce temps-là.

M. OLIVER: Oh! non, mon honorable ami se trompe complètement dans la conclusion qu'il tire de l'avancé que j'ai fait. Il s'est étendu sur le fait que le rédacteur de ce journal ne s'attendait pas évidemment à une réduction de droits dans le cas de cet article et j'ai dit que tout probablement il ne croyait pas que les élections de la Saskatchewan se feraient alors, car autrement, il se serait attendu à cette réduction de droits.

M. McKAY: M'est avis que les observations que j'ai déjà faites constituent une réponse suffisante à cet avancé; je laisse au pays à juger la question et à décider qui a raison, de l'honorable député ou de moi, quant à l'attitude que nous prenons ici. Plus tard, une réduction du droit ayant été faite le 10 juin 1912, le journal en question publiait ce qui suit:

> Les protestations innombrables qui ont été adressées à Ottawa de toutes les parties de l'Ouest au sujet de la situation qui nous est faite quant à la disette de ciment, ont produit un certain résultat, bien que nous n'ayons pas obtenu tout ce que nous espérions. Le ministre des Finances annonce qu'on a diminué de moitié le droit sur le ciment, et que le nouveau règlement restera en vigueur jusqu'à la fin d'octobre.

Nous constatons qu'après que cette diminution de droit eût été annoncée, le "Bulletin" s'est montré apparemment satisfait de la façon dont le ministre des Finances avait agi dans cette circonstance. A ce temps-là l'organe de l'honorable député d'Edmonton a pris le parti de garder le silence sur cette question, ce qui lui semblait l'attitude la plus sage à tenir. En vérité, ainsi que je l'ai dit, il avait reclamé une réduction immédiate. Plus loin ce journal ajoute:

> A moins qu'on ne remédie à l'état de choses qui a existé dans le cas du ciment, les travaux particuliers et publics devront être suspendus et beaucoup d'entreprises dont on a commencé l'exécution ne pourront être poursuivies que l'année prochaine. Déjà des entrepreneurs ont dû suspendre leurs travaux et congédier leurs employés, parce que le ciment manquait; si cette disette se continue, avant longtemps nous pouvons nous attendre à apprendre qu'on va remettre à plus tard l'exécution d'ouvrages qu'on se proposait de poursuivre au cours de cette saison. Si l'on observe qu'un grand nombre de gens affluent dans cette partie du pays et se répandent dans nos villes parce qu'ils ne peuvent trouver les avantages de logement indispensables, on doit convenir qu'il ne s'agit pas seulement d'une nécessité économique, mais de l'urgence de faire disparaître autant que possible les difficultés qui mettent des entraves à l'existence de travaux qu'on avait l'intention de poursuivre. La rétention du droit sur le ciment, prétention dont on nous menace, ne pourrait que mettre des entraves à l'exécution de travaux présentement en voie d'exécution; elle n'améliorerait pas sensiblement la situation. L'avis reçu d'Ottawa signifie qu'à moins que l'Ouest ne s'unisse pour protester contre l'impôt sur le ciment, cette taxe subsistera quand même.

Tout cela tend à démontrer que la population de l'Ouest demandait cet abaissement du tarif dans le cas du ciment et que l'attitude du Gouvernement, en se rendant à sa requête, lui a donné pleine et entière satisfaction.

M. OLIVER: Ce n'est pas exactement ce que mon honorable ami vient de lire de ce journal.

M. McKAY: Il est un vieil adage qui dit que quand on ne peut pas avoir ce qu'on aime il faut chérir ce qu'on a; j'estime que ce proverbe s'applique parfaitement au cas qui nous occupe. Cependant, l'honorable député a voulu convaincre la Chambre que le Gouvernement n'aurait pas dû accorder cette diminution de droits parce que cela était de nature à aider le parti conservateur progesssiste au cours de la campagne électorale dans la Saskatchewan; si j'ai pris la parole, c'est à seule fin de démontrer que cette réduction du tarif quant au ciment, n'a pas été faite pour l'avantage politique du parti conservateur progressiste mais pour celui du pays en général; j'estime que j'ai prouvé ma thèse grâce, non seulement aux arguments que j'ai trouvés un peu partout, mais encore grâce aux articles publiés par l'organe même de l'honorable député. Nous constatons que ce dernier proclame aujourd'hui qu'on n'aurait pas dû enlever le droit sur le ciment, mais lui laisser toute son intégrité. On a beaucoup parlé de réciprocité, mais, si je me rappelle bien, la convention de réciprocité ne stipulait pas la diminution du droit sur le ciment.

M. TURRIFF: Oui, en partie.

M. McKAY: Quel a été le résultat de cette diminution. Le pays, en général, a-t-il bénéficié de cette dernière d'une façon sensible? L'honorable ministre des Finances avait-il raison de prendre l'attitude qu'il a tenue? Je dois répondre dans l'affirmative, si je m'en rapporte aux états qui indiquent le chiffre des importations de ciment au Canada au cours des exercices 1911-1912. Dans ce tableau je trouve qu'au cours du mois de juin, juillet, août, septembre et octobre 1911, le Manitoba a importé 4,491 barils de ciment; que la Saskatchewan n'a pas importé de ce produit, mais que l'Alberta n'en a importé que 309 barils au cours du même laps de temps. Durant les mêmes mois de l'année 1912, le Manitoba a importé 100,287 barils; la Saskatchewan, 87,856; l'Alberta, 183,646 barils, ce qui démontre jusqu'à l'évidence l'avantage énorme dont la population de l'Ouest a bénéficié par la suite de la diminution du droit sur le ciment consentie par le Gouvernement.

M. PUGSLEY: L'honorable député pourrait-il nous indiquer le montant total de l'épargne réalisée de ce chef par la population de l'Ouest?

M. McKAY: L'honorable député est plus en mesure que je ne le suis d'obtenir ce renseignement; je ne me propose pas de fatiguer la Chambre en discutant longuement cette question. L'honorable député sait parfaitement qu'avant d'entreprendre de traiter cette question complexe, on doit d'abord étudier tout ce qui se rapporte au tarif; aussi n'ai-je pas l'intention d'entrer dans des détails à ce moment. Il me semble, toutefois, que ces deux faits démontrent suffisamment que j'ai eu raison de prendre l'attitude que j'ai tenue à l'endroit de la présente administration, c'est-à-dire que je dois lui donner l'appui le plus complet jusqu'au moment où je constaterai qu'elle ne rend plus justice à cette partie de l'Ouest que j'ai l'honneur de représenter.

A propos de l'élection de Macdonald, je n'ai rien à ajouter à ce qu'on a dit déjà. Je n'appartiens pas à la province du Manitoba et, à l'instar de mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Turriff), je n'ai pris aucune part à cette lutte; j'étais ailleurs. D'après la connaissance que j'ai des personnes qu'on a nommées comme ayant été mises en état d'arrestation, je suis convaincu, pour me servir du langage d'un homme qui fut un certain temps l'un des chefs libéraux en cette Chambre, qu'elles ne se sont pas rendues dans la division de Macdonald pour faire l'élection avec des prières seulement.

L'hon. WM PUGSLEY (Saint-Jean) (N.-B.): La raison pour laquelle j'ai demandé à l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. McKay), s'il pouvait m'indiquer le montant que la population de l'Ouest a pu épargner grâce à la réduction du droit sur le ciment, c'était que, si je comprends bien l'honorable député, ce total devait être comparativement insignifiant, puisqu'il ne représentait pas même 400,000 barils. Le droit sur le ciment, indiqué par le ministre des Finances, représente environ 50 cents par baril, de sorte que la réduction de la moitié de ce droit porte celui-ci à 25 cents par baril, ce qui équivaut à une épargne d'environ $100,000. Voilà toute l'économie réalisée par les centaines de milliers d'habitants de l'Ouest dans le cas des travaux innombrables de construction de ces grandes villes qui se nomment Winnipeg, Portage-la-Prairie, Brandon, Regina, Saskatoon, Prince-Albert, Edmonton et Calgary où affluent les immigrants. C'est pour réaliser cette épargne, relativement minime, que le Gouvernement a violé les principes qu'avaient observés les autres administrations; c'est pour cela qu'il s'est arrogé le pouvoir d'abaisser, pour un temps restreint, le droit imposé sur un article de consommation important, sans en avoir obtenu au préalable l'autorité du Parlement. Les ministres en ont agi ainsi dans un temps où la population pouvait croire qu'on ne lui accordait cette faveur qu'en retour du vote qu'elle donnerait aux élections environnantes, mais les élections finies, le Gouvernement a rétabli le droit en question.

Si je me rappelle bien, c'est pendant la dernière session du Parlement que la population de l'Ouest a fait ses vigoureuses représentations; c'est alors que le Gouvernement aurait dû s'occuper de la réduction des droits, faire part de ses intentions au Parlement et se faire autoriser à réduire les droits non pas pour une période de trois ou quatre mois, jusqu'à ce que les exigences de la situation politique n'en fissent plus ressentir la nécessité; mais à effectuer une réduction durable et permettant aux gens de prendre des engagements de nature permanente avec les fabricants de ciment de l'étranger. A propos de ces importants engagements en matière commerciale, vous savez comme moi, monsieur l'Orateur, que les acheteurs de ciment pouvaient difficilement rompre avec les fabricants canadiens, puisqu'ils savaient qu'au bout de quelque mois les dispositions qu'ils avaient prises ne subsisteraient plus. Pour avoir quelque importance aux yeux des gens, une telle réduction de droit doit revêtir un caractère permanent, afin que les intéressés puissent arrêter des dispositions avec les fabricants étrangers et bénéficier par là de l'abaissement du prix.

Un mot encore sur le droit qui frappe le ciment—et je profiterai de l'occasion pour signaler un état de choses qui, je le sais,

prévaut dans la partie du Canada où j'habite. Les citoyens de Saint-Jean sont obligés de payer environ $1.80 le baril de ciment fabriqué en Canada, tandis qu'aux Etats-Unis, le ciment d'aussi bonne qualité se vend 60 cents le baril, mis en wagon à la manufacture; à Saint-Jean, par conséquent, on paie le ciment à peu près trois fois plus qu'il ne coûte aux Etats-Unis.

M. MEIGHEN: Depuis quand le ciment se vend-il à ce prix-là à Saint-Jean?

M. PUGSLEY: Je l'ignore; je sais seulement que c'est là ce que les gens ont dû payer l'an dernier. S'il est vrai, ainsi que l'affirme mon honorable collègue d'Assiniboïa (M. Turriff) et que je l'ai entendu dire par d'autres, que les manufactures américaines sont en mesure de fournir du ciment d'aussi bonne qualité au prix de 60 cents le baril, le fait mérite de fixer sérieusement l'attention du Gouvernement et du Parlement.

La réduction de droit sur le ciment a permis à l'Ouest d'économiser environ $100,000, mais cette économie a été en grande partie réalisée par les habitants des villes. Les cultivateurs font usage de relativement peu de ciment; ils finiront peut-être par s'en servir plus couramment, mais ils en usent assez peu à l'heure actuelle. De la multitude de ceux qui vont s'emparer du sol vierge de l'Ouest, des centaines, des milliers plutôt, sont obligés de vivre dans des maisons construites de troncs d'arbres ou même dans des huttes de terre jusqu'à ce qu'ils aient amassé assez d'argent pour s'offrir un logis confortable, et sont aussi obligés de faire venir leur outillage des Etats-Unis. Puisque le Gouvernement tenait à rendre un réel service aux cultivateurs, ne pouvait-il pas effectuer une réduction semblable pour une courte période, disons un, deux ou trois ans, à l'égard des machines agricoles, afin de permettre aux habitants de l'Ouest de se munir de machines américaines sans avoir à payer les droits qu'ils sont tenus d'acquitter à l'heure actuelle?

Ayant fait ces observations au sujet de la réduction du droit sur le ciment, je tiens à ajouter qu'aucun des membres de la gauche qui ont pris la parole ne s'est plaint de cette réduction. Nous trouvons à redire au mode de réduction et à l'époque où elle fut effectuée. Nous blâmons le Gouvernement d'avoir fait la sourde oreille à toutes les demandes de réduction qui lui ont été faites, de n'en avoir effectué qu'après avoir appris qu'une élection était sur le point d'avoir lieu dans la province de la Saskatchewan, lorsque cette détermination lui était impérieusement dictée par les exigences de la situation politique. Nous trouvons mauvais aussi qu'à cette heure où il importe à un si haut point que la population de l'Ouest puisse se procurer le ciment à bon compte, le Gouvernement ait rétabli l'ancien droit, obligeant par là les gens à acquitter, dit-on, un droit d'à peu près 50 cents sur chaque baril de ciment qu'ils importent des Etats-Unis ou d'ailleurs.

Au dire du représentant de Prince-Albert (M. Mckay), le discours du trône renferme une multitude de choses excellentes. Mon honorable ami a fait allusion au voyage fort intéressant et éminemment utile de Son Altesse Royale à travers le Dominion. Sur ce point nous sommes tous d'accord avec lui. Mais il convient, croyons-nous, de faire observer que le discours de Son Altesse Royale accuse plusieurs lacunes importantes qu'il y a lieu de signaler à l'attention du Parlement et de la population du Canada. Le très honorable chef de l'opposition en a indiqué une qui me paraît absolument inexcusable: je veux parler du mutisme du Gouvernement à l'égard de la répartition nouvelle de la représentation des diverses provinces à la Chambre des communes.

S'il est une question qui exige la plus grande diligence lorsque le moment est venu où le Parlement peut la mettre à l'étude, c'est bien celle de la représentation. Aux termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, on le sait, l'unité de représentation est basée sur la population de la province de Québec, et la représentation des différentes provinces dépend de l'accroissement ou du décroissement de la population des autres provinces par rapport à celle de cette province là. Nous savons que la population des provinces de l'Ouest s'est accrue dans une proportion énorme et qu'il est absolument indispensable, aux termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, d'effectuer une répartition nouvelle de la représentation. Ce devoir nous est dicté par le souci de la justice à l'égard des provinces de l'Ouest aussi bien que par la Constitution elle-même.

Que prescrit la loi à ce sujet? Laisse-t-elle le Gouvernement libre de déposer quand bon lui semble un projet de loi relatif à la répartition nouvelle de la représentation? Je dis que non. L'acte de l'Amérique britannique du Nord décrète qu'il y aura après chaque recensement une répartition nouvelle de la représentation basée sur les résultats du recensement. Au lieu de faire part à la Chambre de l'époque à laquelle le Gouvernement déposera un projet de loi concernant la répartition de la représentation, le premier ministre semble avoir plutôt donné à entendre que le Gouvernement n'est en aucune façon tenu de déposer un tel projet au cours de la présente session. A cet égard, je diffère com-

plètement d'opinion avec lui. Je prétends qu'à la première session du Parlement tenue après que le recensement est terminé, la Constitution impose au Gouvernement l'impérieux devoir d'inviter les Chambres à voter un bill tendant à la répartition nouvelle de la représentation des différentes provinces. Au dire du chef du cabinet, il n'y a pas de nécessité de faire voter une telle loi, parce qu'elle ne saurait avoir d'effet qu'après la dissolution des Chambres. On dirait vraiment, à l'entendre, qu'il est, avec ses amis les ministériels, le maître absolu du Parlement. Mais il n'en est rien.

Des circonstances peuvent surgir qui portent la majorité des membres du Parlement à croire qu'il y aurait lieu d'en appeler au peuple. Il se peut—cela s'est déjà vu—que Son Altesse Royale ou son successeur juge, sans tenir compte de l'avis de son Gouvernement, que l'intérêt public exige que le peuple soit consulté sur quelque question importante.

M. SCHAFFNER: Quand le Parlement fut-il saisi du bill relatif à la répartition nouvelle qui a été effectuée après le recensement de 1901?

M. PUGSLEY: En 1903.

M. SCHAFFNER: En effet, deux ans après.

M. PUGSLEY: Oui. Le dernier recensement a eu lieu en 1911.

M. SCHAFFNER: En effet.

M. PUGSLEY: La présente session du Parlement se terminera en 1913.

M. SCHAFFNER: La situation sera la même qu'en 1903.

Une VOIX: Non pas.

M. PUGSLEY: Le bill relatif à la répartition de 1903 avait été déposé à la deuxième session qui suivit le recensement. Nous en sommes à la seconde session depuis le recensement de 1911.

M. MEIGHEN: L'honorable député n'a-t-il pas dit que c'est contrevenir à la loi, à la Constitution, que de ne pas déposer un tel projet de loi dès la première session?

M. PUGSLEY: Pas du tout. J'ai dit que dans le délai d'un an après que le recensement est terminé—et non après qu'il est fait—le Gouvernement et le Parlement doivent au pays de faire une répartition nouvelle de la représentation basée sur les données de ce recensement; c'est ce que prescrit l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Voilà ce que je prétends. Ce serait consacrer un principe éminemment dangereux que de s'en remettre à la discrétion du Gouvernement du soin de déterminer l'époque à laquelle la répartition de la représentation devrait être effectuée. Il s'agit là d'un devoir prescrit par la Constitution; ce devoir, on devrait le remplir. Le discours de Son Altesse Royale accuse à cet égard une lacune aussi fâcheuse que peu excusable.

M. BORDEN (premier ministre): L'honorable député veut-il parler de l'achèvement du recensement ou de celui du dénombrement légal des habitants?

M. PUGSLEY: Je parle du moment où, le recensement étant complètement terminé, on sait au juste quelle est la population des diverses provinces du Canada et des différentes circonscriptions, ainsi que celle des territoires; on peut alors effectuer une répartition juste et complète de la représentation.

M. FOWLER: L'honorable député daignerait-il me dire à quelle époque fut terminé le recensement de 1911?

M. PUGSLEY: Mon honorable collègue d'Halifax (M. Maclean) me dit qu'on le termina en mars 1912.

M. MACLEAN (Halifax): C'est ce qu'on a déclaré à la Chambre.

M. PUGSLEY: Pour ce qui est de l'accomplissement des promesses, je rappellerai au premier ministre qu'il a fait, à la population de Saint-Jean, à la veille de la dernière élection, certaine promesse relativement à l'amélioration du port de la ville. Cette promesse, il est vrai, lui fut arrachée par les instances les plus pressantes; il la fit au moment où nos adversaires conservateurs trouvaient la soupe un peu chaude, et où, pour ramener un peu d'espoir parmi ses partisans de la circonscription, il lui parut nécessaire de faire miroiter quelque chose aux yeux des gens. Dans la circonstance, il prit un engagement formel à l'égard de l'amélioration du port de Saint-Jean; il adressa aux électeurs de la circonscription une dépêche leur disant que si le parti conservateur était porté au pouvoir, ils pourraient compter que les projets relatifs à l'amélioration du port seraient immédiatement réalisés dans leur intégralité.

Je vois avec plaisir que l'on a partiellement tenu cette promesse en permettant au ministre des Travaux publics de signer un contrat basé sur les soumissions que l'ancien gouvernement avait demandées au sujet de certains ouvrages dans la baie de Courtenay, et de signer un autre contrat basé sur des soumissions dont j'avais moi-même fait l'appel, étant chef du ministère des Travaux publics, soumissions qui avaient trait à la construction de certains quais sur le côté ouest du port. C'est aussi avec plaisir que je constate que le ministre a poursuivi les travaux de dragage que

l'ancien Gouvernement avait mis en marche sur le côté ouest du port. Toutefois, abstraction faite des travaux que le Gouvernement libéral avait fait soumissionner et pour l'exécution desquels il s'était fait ouvrir des crédits, le Gouvernement actuel n'a pas pris la moindre mesure en vue de l'amélioration du port.

Avant l'avènement des conservateurs, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, sachant que le programme du cabinet libéral embrassait l'amélioration de la baie de Courtenay, l'érection en cet endroit d'un élévateur à grain et de pavillon convenables pour les immigrants, avait fait l'acquisition d'un vaste terrain au fond de la baie. Or, bien que le Gouvernement actuel ait adjugé l'entreprise des améliorations du port, il n'a pas pris la moindre disposition à l'égard des installations pour les chemins de fer, et il semble que pour exécuter leur part des travaux, les compagnies devront attendre que les quais et le dragage soient terminés. On dirait que le Gouvernement ne se rend pas compte de l'importance qu'il y a à suivre, à l'égard du port de Saint-Jean, le programme que je viens d'esquisser.

M. FOWLER: A quelle date est expiré le délai dans lequel on devait recevoir les soumissions relatives aux travaux d'amélioration de la baie de Courtenay?

M. PUGSLEY: Le 10 août 1912. Qu'il me soit permis d'ajouter ici que l'entreprise des travaux d'amélioration de la baie de Courtenay n'aurait probablement jamais été adjugée, n'eussent été les énergiques efforts de mon honorable ami de King-et-Albert (M. Fowler), qui s'est très activement intéressé à ces travaux—comme c'était d'ailleurs son devoir, puisqu'il représente la circonscription voisine de celle de Saint-Jean. Loin de moi la pensée de diminuer en quoi que ce soit le mérite qui revient au ministre de la Marine et des Pêcheries; mais s'il faut en croire tout ce qui se dit, ce fut chose fort difficile, en dépit des promesses que le premier ministre avait faites à la population de Saint-Jean, que de déterminer le Gouvernement à autoriser la signature du contrat.

Monsieur l'Orateur, je ne crains pas de l'affirmer, si l'ancien Gouvernement n'avait fait inscrire au budget un crédit destiné à ces ouvrages importants, si je n'avais, étant ministre des Travaux publics, fait soumissionner l'entreprise des améliorations du port, les travaux ne seraient pas aujourd'hui en voie d'exécution. Quoi qu'il en soit, je dois me féliciter, en ma qualité de représentant de la ville de Saint-Jean, de ce qu'il y ait au moins cela de fait.

Je me permettrai de faire observer au ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) que le ministère des Chemins de fer n'a, jusqu'à présent, pris aucune mesure relativement aux installations de tête de ligne qui se rattachent aux quais que l'on est à construire dans la baie de Courtenay. Je ne dis pas qu'il ne sera plus temps de le faire plus tard, mais il y a beaucoup de travail à accomplir; aussi devrait-on se faire ouvrir un crédit pour ces installations dès la présente session, si l'on veut que le Grand-Tronc-Pacifique se trouve en mesure, aussitôt que les travaux d'amélioration seront terminés, de faire sa part pour acheminer vers le port de Saint-Jean les produits de l'Ouest à être transportés en Europe.

Le premier ministre a parlé du chemin de fer de la baie d'Hudson comme si c'était au Gouvernement actuel que revient le mérite d'avoir mis en marche la construction de cette nouvelle voie. Qu'il me soit permis de rappeler à la Chambre qu'au cours de la session qui précéda l'élection de 1911 le Gouvernement avait demandé à se faire ouvrir un crédit assez considérable pour faire avancer la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Le pont sur la Saskatchewan, qui constitue une partie essentielle du projet, était déjà en voie de construction et le Gouvernement demandait au Parlement de lui ouvrir un crédit très considérable qui lui permît de faire construire le chemin depuis Le-Pas jusqu'à la baie d'Hudson.

M. SCHAFFNER: Quelle somme l'ancien Gouvernement avait-il inscrite au budget?

M. PUGSLEY: Un million, je crois; c'est un joli denier.

M. SCHAFFNER: Ce n'est pas même la moitié de ce qu'il faut pour faire construire le pont.

M. PUGSLEY: Quoi qu'il en soit, lorsque le nouveau ministre des Chemins de fer déposa son budget, il jugea le crédit suffisant, puisqu'il n'en changea pas le chiffre et demanda au Parlement de lui voter la même somme que l'ancien Gouvernement avait inscrite au budget. Le contrat avait été effectivement conclu avec toute la diligence possible, les fonds étaient votés; mais, les représentants de l'Ouest le savent, le changement de gouvernement amena la suspension des travaux pendant de longs mois. On annonça dans le temps que les entrepreneurs avaient reçu ordre de tout arrêter. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux, disait-on, voulait s'enquérir de la question, en étudier les détails avec le soin le plus méticuleux; il tenait sans doute à rechercher quelque moyen d'enlever l'entreprise à M. McDonald pour faire un nouvel appel de soumissions, comme la chose s'était déjà vue à Québec. Mais après avoir fait perdre plusieurs mois d'un temps précieux, il finit par se convaincre que le

mieux était de laisser l'entrepreneur poursuivre ses travaux.

En dépit de tout cela, le Gouvernement met dans la bouche de Son Altesse Royale des paroles destinées à accréditer l'opinion entièrement erronée que c'est lui-même qui a signé le contrat d'entreprise du chemin de fer de la baie d'Hudson, au lieu d'annoncer à la Chambre et au pays qu'il s'est conformé loyalement et sans trop de délai au contrat que son prédécesseur avait conclu relativement à cette vaste entreprise.

A la veille de l'élection, le premier ministre a fait, sous forme de réponse adressée à l'honorable représentant de King-et-Albert, une autre promesse destinée non pas à influencer les électeurs, mais plutôt à faire savoir aux gens que les chefs du parti conservateur étaient des hommes sensés, que les intérêts du pays leur tenaient à cœur et qu'ils le prouveraient par leurs efforts si on leur confiait le pouvoir. Mon honorable ami expédia au député de King-et-Albert une dépêche disant que le parti conservateur avait toujours considéré, depuis plusieurs années du moins, que le pays et l'Intercolonial gagneraient à ce que l'Etat fît l'acquisition des embranchements se reliant à l'Intercolonial et les exploitât comme faisant partie de ce réseau. Le Gouvernement actuel est au timon des affaires depuis quatorze mois, et nous en sommes à la deuxième session de la législature; il a eu amplement le temps de remplir l'engagement pris par le premier ministre, et cependant, voyez le discours de Son Altesse Royale: on n'y trouve pas la moindre allusion à cette importante question qui intéresse d'une manière si vitale la population des Provinces maritimes de même que celle de la province de Québec.

Je serais fort aise de voir l'honorable ministre des Finances à son siège; c'est lui, j'imagine, qui a rédigé et fait insérer par le premier ministre dans le discours de Son Altesse Royale le paragraphe où il exprime le plaisir qu'il éprouve à la vue de la rapidité de l'accroissement de notre commerce extérieur.

Il y fait observer que jamais le volume de ce commerce ne fut aussi considérable qu'au cours de l'exercice expiré le 31 mars 1912. Le ministre des Finances étant l'un des chefs du parti qui au cours de la campagne électorale de 1911, proclamait par tout le pays, depuis Sydney jusqu'à Vancouver, que des relations aussi étroites avec les Etats-Unis étaient éminemment préjudiciables à l'intérêt de la nation et que celle-ci aurait énormément à gagner à ce que le commerce s'acheminât vers l'est et l'ouest et non pas vers le sud, on s'étonne de trouver dans le discours de Son Altesse Royale un paragraphe portant qu'il y a lieu de se féliciter de l'accroissement du commerce extérieur, quand on songe qu'au cours de l'annee mentionnée dans le discours du trône, le volume de notre commerce avec les Etats-Unis a excédé celui de notre commerce avec toutes les autres nations de l'univers, y compris le Royaume-Uni. Qu'on me permette de mettre sous les yeux le relevé de notre commerce pour l'année en question.

Au cours de l'exercice expiré le 31 mars 1912, les importations pour la consommation au Canada ont atteint le chiffre de $547,482,190, sur quoi il a été prélevé $87,576,036.52 de droits. Le chiffre total de nos exportations fut de $315,317,250, c'est-à-dire que celui des importations l'excéda d'environ $230,000,000. Je ne saurais fournir ces données à la Chambre sans rappeler avec quelle éloquence mon honorable ami le ministre du Commerce (M. Foster), dont je salue avec joie le retour au milieu de nous, signalait autrefois les dangers que court la nation dont les importations sont beaucoup plus considérables que les exportations. Mon honorable ami avait l'habitude d'insister fortement, avec une chaleur éloquente, sur les maux qui devaient inévitablement fondre sur le pays, parce que la balance du commerce lui était contraire. On devrait presque s'attendre à ce qu'il appelât l'attention sur la situation assez dangereuse où se trouve aujourd'hui le Canada, dont le chiffre des importations excède de plus de $230,000,000 celui des exportations.

Pour la consommation, nous avons importé $85,530,872 de plus que l'année précédente. Et de combien le chiffre de nos exportations s'est-il accru? De $18,120,885 seulement. La somme totale des marchandises que nous avons importées des Etats-Unis, tant pour la consommation que pour la réexportation, a été de $476,839,112, ce qui accuse une augmentation de $72,557,572 sur l'année précédente. Nos importations du Royaume-Uni, tant pour la consommation que pour la réexportation, ont atteint le chiffre de $268,760,435; c'est-à-dire qu'elles n'accusaient qu'une augmentation de $21,358,862, tandis que le volume de notre commerce avec les Etats-Unis s'augmentait de $72,557,572.

On se serait attendu que ce gouvernement —si patriote, dont le cri de ralliement pendant l'élection était " à bas le commerce avec les Américains "—aurait prié Son Altesse Royale de signaler au Parlement et au public le fait qu'au cours du dernier exercice notre commerce avec les Etats-Unis—avec ce pays avec lequel nous ne devions pas commercer, si faire se pouvait—s'est accru 350 p. 100 de plus que notre commerce avec le Royaume-Uni. Prenons simplement la valeur des articles destinés à la consommation et importés du Royaume-Uni en 1912, valeur qui se chiffre par $116,907,022, accusant une augmentation de $6,970,560 comparativement à l'année précédente. Au cours de la même année, nos importations des Etats-Unis ont

été de $356,354,478, ou de $71,419,739 de plus que l'année précédente. De tous les autres pays nous n'avons importé que $74,220,690 d'articles, soit une augmentation de $7,140,573 comparativement à l'année antérieure.

En 1912, nos exportations au Royaume-Uni se sont élevées à $150,853,413, excédant de $14,888,302 le chiffre de l'année précédente, tandis que la même année nos exportations aux Etats-Unis étaient de $120,534,634, ou seulement $1,134,833 de plus qu'en 1911. Remarquez, monsieur l'Orateur, le fait étonnant que l'an dernier nous avons acheté des Etats-Unis pour plus de $71,000,000 de plus que l'année précédente, tandis que nous ne leur avons vendu que $1,134,833 de marchandises de plus.

Voilà l'état de choses surprenant auquel nous avons cherché à remédier, nous qui approuvons l'établissement de la réciprocité avec les Etats-Unis. Nous nous rendions compte que notre commerce avec ce pays-là avait déjà pris de gigantesques proportions et qu'il s'accroissait dans une grande mesure et avec une grande rapidité. Nous comprenions qu'il n'était pas de l'intérêt du Canada d'envoyer des millions aux Etats-Unis et d'en rapporter des marchandises, au lieu de solder notre compte au moyen de l'exportation. Nous avons tenté d'obtenir ce vaste marché pour les agriculteurs de l'Ouest, pour les commerçants de bois de l'Est, pour nos pêcheurs, pour les exploitants de nos ressources minières, qui, tous, seraient bien aises de trouver aux Etats-Unis un débouché pour les fruits de leur labeur. En 1912, nos exportations dans tout le reste de l'univers n'ont atteint que $42,929,203, étant en augmentation de $2,095,750 sur l'année précédente.

Je m'occuperai quelque instants du département que dirige le ministre des Douanes (M. Reid). Dernièrement, nous avons eu le plaisir de le recevoir, lui et le ministre des Finances, dans la ville de Saint-Jean. Pendant qu'il examinait les premiers travaux de la grande entreprise de la baie de Courtenay—entreprise dont j'ai réclamé la paternité en sa présence et avec son approbation—il a déclaré avec fierté que les recettes de son département grossissaient à vue d'œil, et il a déclaré aux habitants de Saint-Jean que sa seule crainte était que, moi et mes associés, nous n'eussions pas formé un assez vaste projet et que, si le ministre des Travaux publics avait besoin de plus de fonds, il suffirait à celui-ci de s'adresser à lui pour obtenir tous les millions nécessaires à ces améliorations.

Les droits perçus l'an dernier par le département que dirige l'honorable ministre—droits qui représentent les contributions versées par la population canadienne tout comme si un percepteur faisait une tournée mensuelle et prélevait un tribut sur les articles importés du Royaume-Uni en 1912 se sont élevés à $22,367,039.82, augmentation de $1,610,229.11. Sur les articles importés des Etats-Unis—pays avec lequel l'honorable ministre ne veut pas commercer, ne veut pas avoir de rapports—nous avons perçu l'énorme somme de $49,177,584.32, ou $11,322,856.52 de plus que l'année précédente.

Mon honorable ami ne pense-t-il pas qu'il aurait dû prier Son Altesse Royale de signaler au Parlement et au public le déplorable état de choses que cette statistique révèle, de leur signaler que nous avons prélevé sur la population la somme énorme de $49,000,000 et plus—onze millions de plus que l'année précédente—sous la forme d'impôts sur les articles importés de ce pays avec lequel nous ne voulons pas commercer? Les droits perçus en 1912 sur les importations de tous les autres pays se sont élevés à $16,031,421.33, étant une augmentation de $940,812.41 comparativement aux chiffres de l'année précédente. L'augmentation globale des droits sur les articles importés du Royaume-Uni et de tous les autres pays s'est chiffrée par $2,500,000 et l'augmentation, comparativement à l'année précédente, sur les importations des Etats-Unis, s'est élevée à $11,322,856.52—cette dernière étant de 500 pour 100 de plus que l'augmentation des droits perçus sur les articles importés de tout le reste de l'univers, y compris le Royaume-Uni.

L'honorable ministre a lieu d'être triste. A vrai dire, en regardant partout, le seul que je vois souriant et joyeux c'est le ministre de la Milice. Le ministre des Douanes paraît triste et songeur en entendant mentionner les chiffres que j'ai soumis à la Chambre. Quelle situation révèle cette statistique? Ne démontre-t-elle pas que, quoi qu'on puisse dire, nos rapports commerciaux avec les Etats-Unis sont aussi intimes, aussi étroits, que nos rapports sociaux et, au cours des années, ces rapports se resserreront, notre commerce croîtra et pour le bien de notre population, il faudrait prendre des mesures—de quelque nom qu'on les nomme—au moyen d'une convention douanière, par exemple. La population des deux pays devrait se donner la main pour tenter d'abaisser les droits perçus sur les marchandises échangées, et de diminuer les impôts que les gens doivent verser dans les coffres de leurs pays respectifs. C'est la seule manière d'alléger les fardeaux qui pèsent sur la masse et de diminuer le coût de la vie.

Je suis bien aise de voir que le ministre des Postes (M. Pelletier) est présent. Le ministre des Travaux publics n'est pas ici et, bien que j'aie certaines observations à lui faire, je profiterai de la présence du ministre des Postes pour appeler son attention

sur une déclaration offrant beaucoup d'intérêt qu'il a faite dernièrement. Elle n'a pas trait, que je sache, à la réciprocité; cependant elle se rapporte à la crainte que mon honorable ami semble avoir eue que ses anciens alliés ne suivissent une ligne de conduite qui susciterait une guerre civile parmi la population du Canada. Lorsqu'une personne occupant un poste responsable comme celui que le ministre des Postes occupe en ce pays déclare en public que ses alliés d'hier—ceux qui ont combattu à ses côtés à l'élection du mois de septembre 1911 et ceux qu'il appelait alors ses chefs—l'ont prié de suivre une ligne de conduite qui pourrait entraîner une guerre civile, l'affaire revêt un intérêt plus qu'ordinaire, et le public sera bien aise d'entendre le ministre des Postes traiter ce sujet. Dans la "Gazette" de Montréal—un bon journal conservateur—édition du 25 de novembre, je trouve le compte rendu d'un discours prononcé par l'honorable ministre à un banquet qui a eu lieu dans la ville de Québec. Cette question offrant un vif intérêt, on me permettra, je crois, de lire tout le discours de mon honorable ami, tel que je le trouve dans la "Gazette":

L'honorable M. Pelletier a commencé son discours en disant qu'il existe entre hommes publics certains rapports qui ne doivent pas être dévoilés et que c'est une faute grave de les dévoiler au public, et surtout de les mal interpréter, même de la part de gens qui sont censés être de bonne foi. En deuxième lieu, il croyait nécessaire de définir en quelques mots ce qu'on entend par une alliance politique.

C'est un fait qui n'est pas nouveau et qui est parfaitement admissible que des gens ayant des conditions politiques diverses se placent sur un commun terrain pour le bien public, entreprennent une lutte ensemble et se séparent ensuite, lorsque leurs idées ne sont plus d'accord. Les annales politiques de toutes les nations en offrent des exemples et des hommes des plus distingués ont conclu de temps à autre de ces alliances. Que ces alliances et ces campagnes politiques entreprises ensemble donnent à quelques-uns des alliés d'hier le droit de dicter une inflexible ligne de conduite dont ils seraient les seuls juges, et que cette décision soit arrêtée sans même que la question soit discutée ou sans qu'on cherche un terrain commun d'entente, cela lui semble non seulement inacceptable, mais trop arbitraire pour ceux qui se sont réservé le droit de penser par eux-mêmes.

"L'amitié confère certains droits", a dit le ministre", et parfois elle fait aussi naître des illusions. Mais la plus étrange illusion, c'est de croire qu'elle peut se transformer en une dictature, surtout de la part de ceux qui, doués d'éloquence et d'habileté, oublient peut-être qu'ils peuvent eux-mêmes se tromper et qu'ils n'ont pas le monopole de l'infaillibilité et le sentiment véritable de ce qui est juste.

Je demanderai à l'honorable ministre si c'est là un compte rendu assez fidèle de son discours.

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Assez fidèle, mais incomplet.

M. PUGSLEY (lisant):

J'entre dans de plus amples détails, vu que dans les circonstances, ceux qui nous ont donné leurs voix le 21 septembre ont le droit de connaître certains faits qui pourront leur aider à se former une opinion sur les évènements récents. Au cours de la première session à Ottawa, il m'a fallu choisir entre deux alternatives. A mon avis, la ligne de conduite que je devais suivre était celle que me dictait l'honneur et le devoir. A ce moment-là, l'un de nos principaux alliés..

Puis-je demander à mon honorable ami à qui il faisait allusion?

M. PELLETIER: Je ne crois pas devoir dire rien de plus que ce que j'ai dit à Québec.

M. PUGSLEY (lisant):

A ce moment-là l'un de nos principaux alliés du 21 septembre est venu me dire que ce n'était pas la ligne de conduite que je devais suivre, mais que je devais remplir le programme qu'il indiquait. Je lui ai répondu: "Ce que vous professez pourrait avoir des conséquences qu'il est impossible de prévoir". Il répliqua que, à n'en pas douter, ces conséquences seraient graves et que la guerre civile pourrait en résulter.

M. PELLETIER: Je l'ai dit.

M. LEMIEUX: Et il le croit.

M. PELLETIER: Je ne pouvais pas croire ce que j'entendais

M. PUGSLEY: Que mon honorable ami ne craigne pas que j'omette une ligne, ni un mot; c'est un trop grand régal.

M. PELLETIER: Je suis bien aise d'avoir pour la première fois de ma vie contenté l'honorable député.

M. PUGSLEY: Nous devons féliciter mon honorable ami de s'être soustrait aux chaînes qui l'unissait à ses anciens alliés.

Le compte rendu ajoute:

Je ne pouvais pas croire ce que j'entendais et je n'aurais pas donné le mauvais exemple en révélant ces paroles dites dans l'intimité si celui qui les a proférées ne les avait lui-même répétées devant trois mille personnes à la Jeune-Lorette, au cours de l'élection du 15 mai. Je vous pose cette question: Si je trouve une solution acceptable pour les intéressés, solution, qu'ils ont approuvée comme étant de nature à mettre fin à une injustice, et si l'on me dit de ne contribuer en rien à remédier à cette injustice, mais de la laisser subsister, plutôt que de provoquer une guerre civile. Que devrais-je faire, à votre avis. J'ai cru de mon devoir de m'en rapporter à mon propre jugement, car j'étais d'avis qu'une guerre civile serait une calamité nationale, et à cause de cela une réunion a lieu à Montréal et on m'appelle traître et renégat. J'ai refusé de jouer ce rôle odieux, indigne d'un homme qui se respecte et je refuserai toujours de le faire, en dépit des menaces.

Poursuivant son discours, le ministre a dit qu'une autre question exigeant une solution s'était présentée, et que de nouveau ses alliés d'hier lui dictaient ce qu'il avait à faire et menaçaient de causer sa ruine politique et de le faire tomber en disgrâce s'il refusait de se soumettre à leurs exigences.

Quelles étaient ces exigences?

M. PELLETIER: J'ai dit à Québec tout ce que j'avais à dire.

M. PUGSLEY (lisant):

Celui qui l'avait ainsi menacé avait déclaré....

Que l'honorable ministre pèse ces paroles.

Celui qui l'avait ainsi menacé avait déclaré qu'il ne devait rien à l'empire ni au souverain auquel il avait juré allégeance et il lui avait assuré qu'il perdrait son estime s'il contribuait à faire ce qui était d'intérêt public.

Souffrez que je m'interrompe pour demander à l'honorable ministre si cette personne, son fidèle allié de la veille, n'a pas, pendant l'élection de 1911, tenu exactement le même langage concernant l'empire britannique. Les alliés de mon honorable ami n'ont-ils pas parcouru toute la province de Québec et du haut de la tribune populaire n'ont-ils pas prêché les mêmes doctrines séditieuses que le ministre réprouve maintenant, demandant à la population ce qu'elle devait à l'Angleterre et si elle n'avait pas été obligée de trouer le drapeau anglais afin de respirer l'air de la liberté?

Mon honorable ami ignore-t-il qu'en novembre dernier le ministre des Douanes a congédié le percepteur de Coaticook dont le seul crime était d'avoir publié dans les journaux une lettre blâmant les alliés du ministre qui s'étaient servi de ce langage séditieux? Depuis qu'il a rompu avec ses alliés, mon honorable ami a-t-il prié le ministre des Douanes de rétablir dans ses fonctions cette personne qui a été congédiée parce qu'elle avait eu le courage de réprouver ces paroles séditieuses? Je parle de M. Baldwin, le percepteur de la douane de Coaticook dont le seul crime a été de protester par écrit contre ces propos félonieux de la part des anciens alliés du ministre, qui blâme aujourd'hui leur langage, qui était aussi déloyal en 1911 que dans la circonstance récente mentionnée par mon honorable ami.

Le compte rendu ajoute:

On a aussi laissé entendre qu'il devrait remettre son mandat et briguer de nouveau les suffrages afin de permettre à ses amis d'hier de lui susciter un adversaire. Le verdict d'Hochelaga a servi de réponse. Si ce verdict avait été différent, sa situation eut été plus embarrassante et il aurait peut-être été contraint de demander aux électeurs du comté de Québec de se prononcer.

Autrement dit, si les électeurs d'Hochelaga avaient élu le candidat nationaliste, est-ce à dire que l'honorable ministre aurait été contraint de se soumettre à l'opinion de ses anciens alliés qui voulaient lui faire suivre une ligne de conduite qui aurait pu provoquer une guerre civile? Quelqu'eût été le verdict d'Hochelaga, mon honorable ami n'aurait-il pas eu le courage de demeurer près de ses pièces et de suivre la ligne de conduite politique qu'il s'était tracée?

M. PELLETIER: Certainement.

M. PUGSLEY: Alors que signifient ses paroles: que si le verdict d'Hochelaga eût été différent, il aurait été obligé de remettre son mandat?

M. PELLETIER: J'ai voulu dire que, même si les nationalistes avaient triomphé dans Hochelaga leur succès n'eut pas été une raison de dévier du sentier du devoir que je croyais suivre; mais que, si le nationaliste eût été élu dans Hochelaga, les conséquences auraient pu être graves pour la province de Québec. Dans ce cas, je me serais sérieusement demandé quel était mon devoir, et je serais allé demander aux électeurs de Québec s'ils partageaient l'avis des électeurs d'Hochelaga, si ces derniers avaient élu M. Doyon. Voilà ce que j'ai voulu dire.

M. PUGSLEY: Certes, mon honorable ami ne doit pas vouloir faire croire à la Chambre que, si les électeurs d'Hochelaga, libéraux comme conservateurs, dont des milliers ne se sont pas approchés des urnes électorales, avaient élu le candidat nationaliste, grâce à des cris séditieux, il aurait tellement douté de la fidélité de ses commettants qu'il se serait cru obligé de remettre son mandat afin de voir ce qu'ils feraient. Est-ce bien ce qu'il entend dire?

M. PELLETIER: J'ai expliqué ce que je voulais dire.

M. PUGSLEY (lisant):

Heureusement, la Providence a décidé autrement et Hochelaga a rendu un verdict patriotique dont tous ont saisi l'entière importance.

M. Pelletier a terminé son discours en disant que ses convictions ont été raffermies par ce témoignage de confiance de la part de ses électeurs, et que le ministère a maintenant reçu deux mandats de la province de Québec pour l'accomplissement des importants devoirs qui lui incombent.

J'ai fait observer à mon honorable ami (M. Pelletier) qu'un fonctionnaire important a été congédié parce qu'il a osé critiqué les propos séditieux de M. Armand Lavergne et d'autres de ses anciens alliés dont l'un occupe un poste élevé dans cette enceinte. J'ai demandé au ministre si des mesures ont été prises pour rétablir cet

employé dans ses fonctions et pour reconnaître, comme il devrait être reconnu, le véritable courage d'un fonctionnaire qui, entendant des candidats tenir des propos séditieux, les dénonce au public et demande, comme l'a fait M. Baldwin, aux libéraux et aux conservateurs, de réprouver ces propos séditieux et de témoigner leur patrotisme et leur fidélité à la mère-patrie et à l'empire.

Mon honorable ami ne croit-il pas aussi que, lui et ses collègues, dont plusieurs ont obtenu leur entrée au Parlement grâce à ces propos séditieux et à ces appels déloyaux aux habitants d'une partie du Canada, sont tenus envers la population canadienne de ne pas demeurer au poste qu'ils ont obtenu de cette manière illégitime, qu'ils doivent remettre leurs mandats, se représenter devant le peuple et lui permettre de se prononcer sur leur conduite?

L'honorable ministre (M. Pelletier) dit que ces gens, qu'il accuse maintenant de rebellion, voudraient lui faire adopter une ligne de conduite qui provoquerait une guerre civile. Il les dénonce. Qu'on me permette de dire qu'à l'élection de 1911 j'ai déclaré en public dans la ville de Saint-Jean qu'il existait des preuves d'un pacte secret entre les conservateurs et ces nationalistes félons, et que j'ai demandé à la population de conspuer cette alliance. A plusieurs reprises, les chefs conservateurs nièrent l'existence d'une alliance avec ces félons et le concert que ces nationalistes séditieux prêtaient aux conservateurs afin d'obtenir les mandats qu'ils détiennent, trompant ainsi la loyale population du Canada, d'une extrémité à l'autre du pays.

Je crains d'abuser des instants de la Chambre, mais je voudrais parler de l'amendement qui lui est soumis. Il me semble qu'il y a beaucoup lieu de regretter l'attitude de nos collègues de la droite à l'égard des événements qui se sont déroulés dans Macdonald et Richelieu. Ces faits seraient moins répréhensibles s'ils ne pouvaient aucunement être attribués à des hommes publics en vue. Mais ce qui est triste, c'est de voir ces hommes élever la voix en cette enceinte et tenter de justifier les fautes déplorables qui ont été commises dans les deux circonscriptions de Macdonald et Richelieu.

Occupons-nous de Richelieu. De quoi s'agit-il? Des journaux en vue, favorables au ministère, déclarent sans être contredits que l'un des membres les plus éminents de cette Chambre, qui exerce une grande influence dans la province de Québec, qui a même dit en public, du moins on le prétend, qu'il avait beaucoup contribué à faire entrer le ministre des Postes dans le cabinet—je parle du représentant de Charlevoix (sir Rodolphe Forget)—s'est rendu dans la division de Richelieu et, à Sorel, a annoncé aux électeurs qu'il avait vu l'honorable M. Rogers, membre du cabinet, qui l'avait autorisé à dire aux électeurs que, s'ils élisaient M. Morgan, ils auraient un chemin de halage au prix d'environ $200,000, que cette somme serait inscrite au budget de la présente session. Il a conseillé aux gens dans leur propre intérêt de voter pour M. Morgan, afin d'obtenir cette importante entreprise que, paraît-il, les gens de l'endroit désirent beaucoup. Il est inconstestable que, si ce propos a été tenu, il était tout à fait répréhensible et constituait une tentative de corrompre les électeurs de cette circonscription, tentative qu'aucun membre de la Chambre, aucun habitant de ce pays ne devraient excuser.

Le représentant de Victoria (M. Barnard) a tenté de comparer cette tentative à l'envoi d'une dépêche que j'aurais, a-t-il dit, adressée à l'honorable M. Templeman au sujet du port de Victoria. Il n'y a pas de similitude entre les deux cas. Dans cette circonstance, je n'ai fait qu'apprendre à M. Templeman la décision qu'avait prise mon département des mois auparavant. Je m'étais rendu à Victoria, j'avais rencontré les membres de la chambre de commerce, j'avais même visité le port dans un bateau à vapeur qui appartenait au Pacifique-Canadien; et je m'étais convaincu de la nécessité d'améliorer le port. Plusieurs mois avant l'élection, j'avais soumis l'affaire à mes collègues et, si mes souvenirs sont fidèles, une grosse somme avait été inscrite au budget pour les améliorations de Victoria. J'ignore si l'entreprise était aussi importante que les travaux d'amélioration qui s'exécutent actuellement.

M. Templeman m'a télégraphié me demandant quelles étaient les intentions du département, et je lui ai répondu que nous nous proposions de continuer les améliorations du port. Mais je n'y ai mis accune condition, absolument aucune. J'ai déclaré que c'était notre intention de compléter ces améliorations, et que cela n'aurait et ne pouvait avoir aucune influence, que la ville de Victoria élise un libéral ou un conservateur. Le Gouvernement avait décidé d'exécuter ces travaux.

M. FOWLER : Le télégramme du premier ministre envoyé à Saint-Jean mentionnait-il d'autre condition que la condition première, à savoir qu'il lui fallait être au pouvoir pour faire exécuter ces travaux?

M. PUGSLEY : Aucune autre.

M. FOWLER : Alors les deux cas sont semblables.

M. PUGSLEY : Absolument semblables. Je n'ai pas trouvé la moindre faute dans le télégramme du premier ministre concernant l'acquisition des embranchements de chemin de fer. Le télégramme ne mettait

aucune condition. Le premier ministre promettait que son gouvernement prendrait a sa charge ces embranchements de chemins de fer, peu importe ce que feraient les comtés du Nouveau-Brunswick. Je n'ai trouvé aucune faute l'année dernière et je n'en trouve pas non plus cette année dans l'envoi de ce télégramme par le premier ministre. Il en est de même pour les améliorations du port de Saint-Jean. Ma seule plainte est que le Gouvernement n'a pas tenu les promesses qu'il avait faites au peuple. L'établissement d'un service de bacs transbordeurs entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard est dans le même cas. Le premier ministre a envoyé un télégramme promettant ce service dans un temps qui, pour me servir d'une expression très juste de l'honorable ministre des Finances (M. White), coïncidait avec les élections de l'île du Prince-Edouard. Le premier ministre a télégraphié à un membre important du gouvernement provincial que le Gouvernement fédéral avait décidé d'établir un service de bacs transbordeurs entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard

Je n'ai pas trouvé de faute parce qu'il ne mettait pas de condition. Mais je suppose que l'honorable premier ministre eût télégraphié à mon honorable ami de King-et-Albert (M. Fowler) que si son parti était porté au pouvoir, le nouveau gouvernement acquerrait les petits chemins de fer et en feraient des embranchements de l'Intercolonial, pourvu que la circonscription de King-et-Albert envoyât au Parlement un député conservateur, ou supposons qu'il eût télégraphié à Saint-Jean, ainsi qu'il l'a fait effectivement, que si son parti était porté au pouvoir il exécuterait les travaux d'améliorations du port, mais en y mettant la condition que la ville de Saint-Jean devait envoyer des députés conservateurs au Parlement, ou s'il avait télégraphié à ses amis de l'île du Prince-Edouard que le Gouvernement établirait un service de bacs transbordeurs entre l'île et la terre ferme si le parti conservateur remportait la victoire dans les élections de la province, quel aurait été le résultat? Tous les membres de cette Chambre aurait dit que c'était de la part du premier ministre un acte grave de corruption, et je suis certain que personne n'en aurait pris la défense. Le premier ministre serait le dernier homme à s'abaisser au point de chercher à corrompre les électeurs un désir intense d'avoir un chemin de

Mais qu'a fait le vaillant chevalier qui représente Charlevoix. Il va dans le comté de Richelieu, où il constate chez les électeurs un désir intense d'avoir un chemin de halage, et il leur donne sa parole d'honneur qu'il est investi de l'autorité du ministre des Travaux publics (l'hon. M. Rogers).

Il l'a vu, lui a parlé de la question, et il est autorisé à dire aux électeurs de Richelieu que s'ils élisent un député conservateur

au Parlement, la voie de halage sera certainement construite, et la somme nécessaire inscrite au budget à la prochaine session du Parlement. On ne peut certainement pas comparer cela aux télégrammes que le premier ministre a envoyés lorsqu'il était chef de l'opposition ou depuis qu'il est arrivé au pouvoir. Cela ne peut pas être non plus comparé au télégramme que j'ai envoyés à l'honorable M. Templeman, alors représentant de Victoria. Dans ces trois télégrammes envoyés par le premier ministre et par moi-même, nous énoncions simplement un fait, la politique du Gouvernement, la décision prise par le cabinet et sur laquelle le peuple pouvait compter. Dans mon cas, l'argent avait été voté des mois et des mois auparavant. Dans le cas de Richelieu on disait que l'on n'accorderait d'argent que si les électeurs se laissaient corrompre et élisaient le candidat conservateur.

Ainsi que me le fait remarquer mon honorable ami près de moi (M. Lemieux), l'honorable député de Charlevoix a proposé aussi que si le Gouvernement ne faisait pas voter le crédit nécessaire pendant la présente session du Parlement, M. Morgan, s'il était élu, remettrait son mandat. Mais que voyons-nous aujourd'hui? L'honorable ministre des Travaux publics vient nous déclarer que l'honorable député de Charlevoix n'était pas autorisé à faire ces promessses, et qu'il ne lui avait jamais parlé de la question. J'accepte, monsieur l'Orateur, la parole du ministre des Travaux publics, et malgré ce que d'autres peuvent dire de l'honorable ministre, je ne crois pas un seul instant qu'il voudrait, devant cette assemblée de gentilshommes, affirmer, si ce n'était pas vrai, qu'il n'a jamais eu de conversation avec l'honorable député de Charlevoix sur le sujet, et qu'il ne l'a jamais autorisé à aller dans Richelieu tenter de corrompre les électeurs de cette façon.

Mais que voyons-nous aujourd'hui? La chose est pire que nous le supposions tout d'abord. Un honorable député de cette Chambre, possédant la confiance du Gouvernement, est allé dans un comté et s'est dit autorisé par le ministre des Travaux publics à faire certaines promesses, lorsqu'il n'avait même eu de conversation avec le ministre sur le sujet. Obtenir des biens au moyen du mensonge est déjà une faute assez grave, monsieur l'Orateur, mais qu'y a-t-il de plus précieux et de plus sacré que le droit de suffrage, et je vous demanderai ce qu'il faut penser d'un homme qui va dans un comté déclarer délibérément aux électeurs qu'il est autorisé par le Gouvernement à leur faire certaines promesses s'ils élisent un ami du parti au pouvoir, lorsqu'il n'a aucune autorité pour parler ainsi, et qu'il n'a même pas eu de conversation avec le ministre sur le sujet. C'est au Gouvernement à décider ce qu'il fera. Va-t-il

fermer les oreilles ou va-t-il faire une enquête? Mais nous attendons une déclaration de l'honorable député de Charlevoix.

On me dit que l'honorable député de King-et-Albert (M. Fowler) doit parler après moi, et je serais heureux de l'entendre nous dire ce qu'il pense de cette affaire. Je sais qu'il préférerait se couper la main droite plutôt que d'aller dans un comté du Nouveau Brunswick faire des déclarations aussi fausses sur les projets du Gouvernement. Je parle en toute sincérité. Nous avons beau différer d'opinion en politique et nous combattre avec ardeur, cela n'empêche aucun de nous, je crois, d'admettre que pas un homme public n'a le droit de faire des déclarations comme celles que l'honorable député de Charlevoix a faites, à moins d'en avoir reçu l'autorisation du ministre des Travaux publics. Les journaux rapportent qu'il a réellement fait ces promesses. Des membres de cette Chambre l'ont entendu.

M. LEMIEUX: J'étais présent.

M. PUGSLEY: Deux de mes voisins de droite l'ont entendu faire les promesses qui sont rapportées dans la "Patrie" et dans le "Star", de Montréal. L'honorable ministre des Postes a-t-il lu dans le "Star" et dans la "Patrie" les déclarations que l'ont met dans la bouche de l'honorable député de Charlevoix? D'autres membres du Gouvernement les ont-ils lues? L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) sait-il que ces déclarations ont été faites? Je ne sais pas si les ministres sont au courant de ces choses, mais nous avons aujourd'hui le spectacle extraordinaire du ministre des Travaux publics s'exprimant comme suit au sujet de l'honorable député de Charlevoix:

Il est peut-être vrai—il est vrai même que l'honorable député de Charlevoix est allé dans le comté de Richelieu, mais cet honorable députt n'a besoin de personne pour le conduire soit dans le comté de Richelieu, soit dans cette enceinte.

Une VOIX: Parfaitement.

M. PUGSLEY: L'honorable membre qui dit: "Parfaitement", sait-il exactement et comprend-il que s'il est vrai que l'honorable député de Charlevoix a fait ces promesses aux électeurs de Richelieu sans y être autorisé par l'honorable M. Rogers, il les a trompés, et dans ce cas, dira-t-il que l'honorable député (M. Forget) est digne de siéger parmi les gentilshommes. Je ne dis pas que l'honorable député de Charlevoix a parlé comme la "Patrie" le rapporte, je dis seulement que la "Patrie" et le "Star" lui attribuent ces paroles; je dis aussi que mon ami (M. Lemieux) qui siège à ma droite était présent et a entendu ces promesses. Mon honorable ami (M. Lafortune) les a aussi entendues, et je suis certain, monsieur l'Orateur, que tous les membres de cette Chambre ainsi que vous-même diront avec moi que si l'honorable député de Charlevoix a véritablement fait ces promesses, non seulement sans y être autorisé par le ministre des Travaux publics mais même sans lui avoir jamais parlé de la chose il ne mérite pas d'occuper un siège dans cette Chambre. Je ne porte pas de jugement contre lui, j'appelle seulement l'attention de la Chambre sur les paroles qu'on lui prête, et le Gouvernement doit à cet honorable député d'instituer une enquête pour découvrir les faits véritables.

Depuis la déclaration de l'honorable ministre des Travaux publics, la conduite de l'honorable député de Charlevoix apparaît bien pire que lorsqu'on le pensait autorisé par le ministre des Travaux publics. Voici ce que dit ce dernier:

Mais le très honorable député (sir Wilfrid Laurier) m'a accusé d'avoir fait promettre, par une personne autorisée ou d'une autre manière qu'une voie de halage serait construite, dans la ville de Sorel, dans le comté de Richelieu. L'honorable chef de l'opposition me permettra de lui dire et de dire à la Chambre quelle vérité il y a dans cette assertion. Ce n'est que plusieurs semaines après l'élection de Richelieu que j'ai entendu parler du projet de construire une voie de halage dans le comté de Richelieu. Jamais on ne m'en avait parlé auparavant, ni l'honorable député de Charlevoix ni d'autres.

En outre de cette déclaration de l'honorable ministre des Travaux publics, que j'accepte avec plaisir, nous avons d'autres preuves qui n'ont pas été contredites, que l'honorable député de Charlevoix est allé dire aux électeurs de Richelieu qu'il était autorisé par l'honorable M. Rogers—qui était alors ministre de l'Intérieur, mais sur le point de devenir ministre des Travaux publics—à leur permettre la construction d'une voie de halage s'ils élisaient le candidat conservateur; qu'un crédit à cet effet serait inscrit au budget à la prochaine session et que si cette promesse n'était pas tenue, M. Morgan, s'il était élu, remettrait son mandat. Je laisse à nos honorables amis de la droite le soin d'agir; cela les regarde plus que nous. Le Gouvernement a la majorité dans cette Chambre, et son devoir l'oblige a agir. S'il ne fait pas une enquête sur la vérité, et s'il n'agit pas ensuite en conséquence, ceux qui ont à cœur l'honneur du Parlement tiendront le Gouvernement responsable de son inaction dans cette affaire importante.

Je dirai quelques mots maintenant sur ce qui s'est passé à Macdonald. Je n'entrerai pas dans le détail de ces différents affidavit, mais j'ai quelque chose à dire

au sujet de ceux dont l'honorable ministre des Travaux publics nous a donné lecture hier. On les trouve aux pages 226, 227 et 228 du hansard. Si mon honorable ami de King-et-Albert (M. Fowler) veut bien les lire, il verra qu'à partir du deuxième paragraphe jusqu'à la fin les affidavit de Stedman et Jarvis sont semblables mot pour mot. Bien qu'attesté par des personnes différentes, les deux affidavits sont, ainsi que j'ai lit, absolument identiques, ce qui montre qu'ils ne contiennent pas le langage de ceux qui les signent, mais celui de l'avocat qui les a rédigés. Il est clair que les deux affidavit ont été faits du même coup sur le clavigraphe. Mon honorable ami (M. Fowler) rit. C'est bien le côté le plus triste de l'affaire, que d'être accueilli par des rires. Il y aurait plus d'espoir si les honorables députés de la droite accordaient à ces faits déplorables et honteux l'attention sérieuse qu'ils méritent. Mais, monsieur l'Orateur, un point important, à mon avis, et que je veux faire remarquer à cette Chambre, est le fait que le ministre des Travaux publics produit deux affidavit au sujet de M. Sifton, mais qu'il n'en a aucun à offrir au sujet des trois autres impliqués, M. Walkinshaw, M. Prince ou M. Sullivan.

Il ne nie pas le conduite extraordinaire des autorités provinciales à leur égard; il n'explique pas comment on les a privés sans raison aucune de leur liberté, ni pourquoi on les a transportés d'un endroit à un autre en leur refusant de communiquer avec un avocat, et pour tout achever, après qu'on eût atteint les fins pour lesquelles on les avait arrêtés, lorsque l'élection fut terminée, on les renvoya sans leur faire subir de procès, et sans que personne eût apporté la moindre preuve contre eux. Je demanderai aux honorables députés de la droite de songer un peu au résultat pour le pays si cette Chambre approuve une conduite de ce genre. Si ce Parlement justifie la prostitution des tribunaux au point d'enlever la liberté à des citoyens jusqu'à ce que certaines fins politiques aient été atteintes, est-ce que l'effet ne sera pas désastreux pour le peuple canadien. Cette question n'intéresse pas le Manitoba seulement; elle touche à la liberté du sujet et au droit que toute personne a à la protection de la loi. Il n'y a pas de principe de justice plus élémentaire que le respect de la liberté du citoyen, qui ne peut lui être enlevée qu'en suivant certaines règles légales. Mais que nous dit le ministre des Travaux publics? Il nous dit effectivement: "Oh, bien que les accusations n'aient pas été portées suivant toutes les formes de la loi, cependant ces personnes avaient travaillé dans les élections de la Saskatchewan, et elles n'eurent que ce qu'elles méritaient lorsqu'on les emprisonna jusqu'à ce que l'élection fût terminée.

M. SHARPE (Ontario): Que faisaient ces gens dans le comté de Macdonald?

M. PUGSLEY: Peu m'importe ce qu'ils faisaient; je ne sais pas à quoi ils s'occupaient dans le comté, mais je dis à mon honorable ami, et comme avocat il devrait savoir que quels que soient les antécédents d'une personne, quel qu'ait pu être son but en allant dans un comté, tant qu'elle ne se rend pas coupable de quelque faute qui tombe sous le coup de la loi, et qu'un acte d'accusation régulier n'a pas été porté contre elle, justifiant son arrestation, c'est prostituer la justice que de lui enlever sa liberté.

M. SHARPE (Lisgar): C'est ce qui a été fait dans ce cas-ci.

M. PUGSLEY: L'honorable député a-t-il jamais vu que l'on ait arrêté quelqu'un sur soupçon? Jamais, sans que quelqu un ait porté une accusation en règle, et je lui demanderai si ce n'est pas un principe de justice des plus élémentaires que lorsqu'une personne est arrêtée on la conduit aussi promptement que possible devant un juge de paix, et si le crime n'est pas clairement établi dans l'accusation portée contre elle, ou s'il n'est pas d'un caractère grave, tel que meurtre ou quelque autre crime très sérieux, on le remettra en liberté sous cautionnement. On lui permettra de voir un avocat et de préparer sa défense, et elle a droit de connaître l'accusation qui est porcontre elle. Mais dans les cas qui nous occupent les personnes arrêtées ont été conduites directement en prison. Une a été amenée à Winnipeg, l'autre à Portage-la-Prairie. On les a traitées comme des criminels de la pire espèce; traitées comme des gens qui avaient commis les fautes les plus graves; et finalement lorsque l'élection fut terminée on a dit au juge: "Nous n'avons pas de témoins à produire". Ces personnes sont sorties innocentes de la cour.

L'honorable député peut-il approuver une conduite comme celle-là? Ce serait déjà assez mal, si cela avait été fait par des agents de la loi sur leur propre initiative, car il peut arriver que ceux-ci se trompent. Ils arrêtent quelquefois des personnes qu'ils n'ont pas le droit d'arrêter; mais dans le cas qui nous occupe le premier ministre du Manitoba et l'honorable ministre des Travaux publics ont soustrait la question au ministère de la justice et en ont pris charge eux-mêmes; et sir Rodmond Doblin dans un discours qui a été cité par mon honorable ami le député d'Edmonton ne dit pas: "J'ai confié cette affaire au ministère de la justice avec ordre de faire arrêter ces personnes si elles se rendent coupables de quelques fautes, et de voir à les punir," mais il dit: "Je connais ces personnes; j'ai

donné ordre qu'on les arrête. Les déclarations contenues dans ces affidavit confirment celle de mon honorable ami de Gloucester (M. Turgeon) basée sur une lettre qu'il a reçue de son fils, savoir que ces agents de police ont agi d'après l'idée que leur maître, le gouvernement du Manitoba, représenté par sir Rodmond Roblin approuveraient tout ce qu'ils feraient pour arrêter ces personnes et les empêcher de prendre part à l'élection. Vous voyez, monsieur l'Orateur, quels avantages cela donnait au parti conservateur de gagner l'élection. Le parti conservateur a aussi pratiqué la supposition de personnes pendant cette lection.

M. SHARPE (Lisgar): Où est la preuve?

M. PUGSLEY : Deux d'entre ceux qui pratiquaient ce jeu ont été arrêtés, se sont avoués coupables, avant la date fixée pour le procès devant le magistrat McMicken et furent remis en liberté sur paiement d'une amende de cinquante dollars. Si nos amis, malgré tous les désavantages qu'ils avaient à combattre, ont pu arrêter deux de ces personnes, quel nombre plus grand, combien de centaines de plus ont dû pratiquer la supposition de personnes en votant au nom d'électeurs absents du comté?

En chassant des bureaux de votation les représentants du candidat libéral et en menaçant de les arrêter, ou détruisait leur organisation, et il devenait très facile pour le parti conservateur de pratiquer la supposition de personnes et d'ajouter des centaines de voix à la majorité du candidat conservateur.

(La séance suspendue à six heures est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance.

M. PUGSLEY : Avant de discuter le paragraphe du discours du trône qui touche à la question navale, je voudrais, afin de ne pas être injuste à l'égard de mon honorable ami le ministre des Travaux publics, parler brièvement du scandale de l'élection de Macdonald. Je vois que le ministre a donné une raison pour laquelle ces quatre personnes, qui ont été arrêtées dans les circonstances établies par les affidavit produits, n'ont pas été poursuivies. Ce n'est que justice à rendre à mon honorable ami que de répéter ici ce qu'il a dit, et ce sera à la Chambre et au pays à juger si sa raison est bonne et suffisante. Je cite de la page 229 du hansard:

M. ROGERS : J'ai déjà dit à l'honorable député pourquoi ces personnes n'avaient pas été poursuivies et je vais le répéter.

J'ai parcouru la première partie du discours de l'honorable ministre, mais je ne trouve pas où il a mentionné cette raison.

Sifton a toujours été considéré comme un homme public nuisible dans la province depuis des années, et s'il n'a pas été poursuivi, ce n'est pas parce qu'il n'y avait pas des preuves suffisantes contre lui pour le poursuivre..

M. MACDONALD (Pictou: L'honorable ministre me permettra-t-il..

QUELQUES VOIX:—Asseyez-vous.

M. MACDONALD (Pictou):—Je ne poserai aucune question si le ministre ne le veut pas. Je voulais lui demander pourquoi il n'a pas institué de poursuite contre Sifton?

M. ROGERS:—Si l'honorable député veut attendre un instant je vais le lui dire. Il nous a dit l'autre jour qu'un protêt avait été enregistré contre l'élection du député de Macdonald, et je dirai à mes honorables amis de la gauche qu'une contre-pétition a aussi été enregistrée contre leur candidat, et nous espérons que la conduite des agents du parti libéral sera exposée au public, et ne sera plus tolérée dans ce pays. Nous allons faire en sorte pour que l'on fasse devant les tribunaux du pays un examen complet de la conduite des libéraux dans ce comté.

C'est là, apparemment, la raison pour laquelle ces quatre messieurs n'ont pas été poursuivis, à savoir qu'une pétition en invalidation a été produite, et que l'on se propose de présenter une contre-pétition. Par nos lois électorales, une pétition en invalidation ne peut être admise qu'après le jour de la déclaration, et les conservateurs ne pouvaient donc savoir si l'élection serait contestée, et ils ne pouvaient produire une contre-pétition tant que la pétition en invalidation n'était pas produite. Or, ces quatre messieurs ont tous été libérés avant le jour de l'élection, avant que mon honorable ami le ministre des Travaux publics pût savoir s'il serait produit une pétition en invalidation contre le candidat élu. La Chambre peut juger par là de la valeur qu'il faut attacher à cette très extraordinaire déclaration du ministre des Travaux publics tentant d'expliquer pourquoi ces prétendus poursuites n'ont pas été menées à leur fin, et pourquoi ces quatre messieurs—trois d'entre eux du moins—ont été mis hors de cour sur déclaration de l'avocat de la poursuite qu'il n'y avait pas de preuve contre eux.

On a dit devant cette Chambre que MM. Prince, Walkinshaw et Sullivan ont intenté des actions en dommage pour arrestation illégale contre MM. Steadman et Jarvis, ceux-là même qui ont fait l'extraordinaire déclaration qu'a lue hier mon honorable ami, le ministre des Travaux publics.

Je vois, monsieur l'Orateur, par le discours du trône que les conseillers de Son Altesse Royale l'ont priée de dire ce qui suit:

Durant l'été dernier, quatre membres du gouvernement sont entrés en pourparlers à Londres avec le gouvernement de Sa Majesté sur la question de la défense navale. Il s'en est suivi d'importantes délibérations et l'on a fait connaître un état de choses qui, dans l'opinion de mes conseillers, exige impérieusement que l'effectif des forces navales de l'em-

pire soit renforcé sans délai. Mes conseillers sont persuadés qu'il est du devoir du Canada d'offrir, dans les circonstances actuelles, une aide raisonnable et nécessaire à cette fin. Un projet de loi vous sera présenté, conformément à cette décision.

Il me semble que, dans une affaire de cette importance et qui intéresse si profondément le peuple du Canada, il n'eut été que raisonnable de fournir à la Chambre des renseignements propres à la mettre à même de juger de la conduite à tenir quand viendra le moment de discuter la question et de voter sur la proposition du Gouvernement. Or, jusqu'à présent, la Chambre et le pays ont été laissés absolument dans les ténèbres quant au résultat des communications échangées entre nos ministres et le gouvernement anglais. Peu de jours avant l'élection d'Hochelaga, mon honorable ami le ministre du Revenu de l'intérieur qui, depuis environ quatorze mois, fait partie de la présente administration, a dit aux électeurs, dans une assemblée où il leur a adressé la parole, qu'il ignorait la teneur des pièces à produire, mais qu'après avoir eu occasion de les lire, il déciderait de ce que serait son devoir en ce qui concerne la question navale.

Mon honorable ami le secrétaire d'Etat (M. Coderre) qui, avec l'aide des libéraux de ce comté, a pu—ce dont je suis heureux—faire échec au candidat nationaliste par une majorité écrasante, mon honorable ami le secrétaire d'Etat, dis-je, a déclaré à ces mêmes électeurs qu'il était dans l'ignorance de ce que les documents—ainsi les a-t-il appelés—révéleraient, mais qu'après avoir eu occasion de les lire, il déciderait de la conduite qu'il aurait à tenir. Triste spectacle, n'est-ce pas, monsieur l'Orateur? Deux membres du ministère descendent dans un comté de l'une des provinces du Dominion et déclarent au peuple ne pas savoir eux-mêmes ce que vont révéler les documents relatifs à la question navale, ni quelle attitude ils vont prendre quand sera présenté devant la Chambre le projet de loi qui s'y rattache.

L'adresse proposée en réponse au discours du trône est bien pauvre de détails. On n'y a pas suivi—comme d'ailleurs ç'a été la pratique ces années dernières—la coutume depuis longtemps établie dans cette Chambre, comme au reste dans toutes les assemblées délibérantes qui se modèlent sur le parlement de la mère patrie, d'entrer dans des détails en ce qui regarde les différents paragraphes de ce discours. M'est avis que, sur cette importante question, il eût été utile de signaler à l'attention de son Altesse Royale que cette question de défense navale n'est pas nouvelle pour le Parlement canadien. Il aurait été bon, je crois, d'inviter son Altesse Royale et ses conseillers à se souvenir que, dès la session de 1909, la Chambre a formellement déclaré

son intention d'adopter toute mesure jugée nécessaire à la défense du pays et de l'empire.

Je vais donner lecture de la résolution qui a passé à l'unanimité des voix le 26 mars 1909. Comme cela, elle paraîtra de nouveau dans le compte rendu de nos débats, et de nouveau le pays pourra en prendre connaissance. La voici:

La Chambre se rend pleinement compte du devoir qui incombe à la nation canadienne, à mesure de l'accroissement de sa population et de ses richesses, d'assumer, dans une plus large mesure, les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre réaffirme l'opinion maintes fois exprimée par les représentants du Canada, qui, étant données les relations constitutionnelles existant entre la mère patrie et les colonies autonomes, le versement au trésor impérial d'une contribution déterminée pour des fins navales et militaires ne constituerait pas, en ce qui concerne le Canada, une solution satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre a noté avec satisfaction le soulagement que le peuple canadien a apporté aux contribuables du Royaume-Uni en se chargeant du fardeau de grandes dépenses militaires qui pesaient autrefois sur le trésor impérial.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à favoriser l'organisation d'un service naval canadien en coopération et relation intimes avec la marine impérial, das le sens indiqué par l'Amirauté lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'avis que la suprimatie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

La Chambre est fermement convaincue que chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices nécessaires pour prêter aux autorités impériales son concours le plus loyal et le plus cordial en toute mesure tendant au maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

Après une résolution comme celle-là, votée unanimement à la session de 1909, alors que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) était le chef du cabinet, résolution qui exprime avec tant d'énergie les loyaux sentiments du peuple de ce pays sans distinction de parti politique, n'eût-il pas été bon que le discours du trône en fît la mention, au lieu de faire entendre que, pour la première fois aujourd'hui, le Gouvernement canadien demande au Parlement de faire ce que la défense de l'empire exige de lui. Cette résolution exprime, je n'en ai pas l'ombre d'un doute, le sentiment presque universel des habitants de ce pays.

Je suis heureux que mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie ait pu se retrouver avec nous au moment où va se discuter la question navale. Permettez-moi d'exprimer l'espoir qu'il insistera, au conseil, auprès de ses collègues, pour que, dès maintenant, nous adoptions

une politique navale vraiment canadienne, une politique destinée à durer et dont la force augmentera avec les années, une politique qui nous mettra à même, au besoin, de rendre à l'empire toute l'aide nécessaire et d'avoir une marine qui agisse conjointement avec la marine impériale, une flotte qui non seulement soit pour le Canada une aide puissante, mais aussi pour l'empire. Permettez-moi d'exprimer l'espoir que le ministre du Commerce et de l'Industrie insistera auprès de ses collègues, comme il l'a fait si éloquemment en 1909, pour que nous nous acquittions de notre devoir envers le Canada de même qu'envers l'empire à l'aide de nos propres vaisseaux, à l'aide de nos propres marins, sans avoir à demander à d'autres de faire, moyennant finance, notre propre besogne.

Pour donner suite à cette résolution du 26 mars 1909, l'ancien Gouvernement s'est mis en rapport avec l'amirauté anglaise, il a pris toutes les peines du monde pour se renseigner sur ce qu'il y avait à faire en vue de mettre à effet cette résolution et, comme suite aux pourparlers et aux conférences qui ont eu lieu, des soumissions ont été demandées pour la construction d'un certain nombre de croiseurs et de contre-torpilleurs. Ces soumissions étaient arrivées au ministère quelques mois avant l'élection de septembre 1911. Il devint alors nécessaire de consulter l'amirauté anglaise sur la confiance qu'elle pouvait accorder aux différents constructeurs, et aussi de se renseigner sur leur position de fortune et leur capacité d'exécuter leurs obligations. A cette fin, une couple de nos ministres se sont rendus en Angleterre; ils ont eu une consultation avec l'amirauté, et, juste à la veille des élections, notre gouvernement aurait été prêt à se prononcer d'une manière intelligente sur le choix à faire entre les divers soumissionnaires. Il y avait parmi ceux-ci, je suis heureux de le dire, des constructeurs qui avaient su se faire un nom en Angleterre et à qui l'amirauté avait confié la construction des plus grands navires de guerre de la flotte anglaise. Plusieurs étaient prêts à venir établir des chantiers dans lesquels ils auraient employé des Canadiens, utilisé les matériaux du pays et construit des bâtiments aussi bons et répondant tout aussi bien aux besoins de la marine qu'il s'en peut construire dans les chantiers d'Angleterre.

On a pensé que, nos adversaires ayant fait de cette question de la marine une question de parti, autant valait attendre le résultat de l'élection pour accorder une entreprise de cette nature. Ces élections de 1911 ont fait voir que le gouvernement libéral ne jouissait plus de la confiance du pays. Le peuple avait confié au parti conservateur le mandat de conduire les affaires du Dominion. Ce parti est entré en fonction; il a trouvé en arrivant les soumissions dont j'ai parlé. Au nombre des soumissionnaires, il y avait la maison Campbell, Laird et Cie, qui a, sur la Mersey, un chantier qui, je crois, occupe l'espace d'un mille et demi le long de cette rivière, un des plus vastes chantiers du Royaume-Uni. Cette maison était prête à se charger de construire les vaisseaux pour lesquels on avait demandé des soumissions, et elle offrait d'établir un chantier à Saint-Jean. Je n'avais dans la circonstance aucun intérêt personnel à servir. Je n'étais animé d'aucun sentiment qui pût m'être inspiré par quelque intérêt local ou provincial. En dehors du fait que je représente la circonscription de Saint-Jean, j'aurais volontiers consenti à voir ces chantiers s'établir n'importe où au Canada, soit sur le Saint-Laurent ou dans la Nouvelle Ecosse, ou encore sur es côtes de la Colombie-Anglaise. A titre de Canadien, je me serais réjoui de voir établir un chantier dans quelque partie du Canada, que ce fût de manière à ce que ces vaisseaux, destinés à faire partie d'une marine canadienne, eussent été construits dans le pays, donnant de l'emploi à nos gens et utilisant autant que possible les matériaux que le Canada peut produire. Qu'est-il arrivé? Au moment où le présent cabinet entrait en fonction, il y avait en dépôt une somme de $100,000, consignée par la maison Campbell, Laird et Cie, en garantie de la fidèle exécution de ses engagements. Quelques mois plus tard, le nouveau Gouvernement agissant par l'entremise du ministre de la Marine et des Pêcheries, rendait à MM. Campbell, Laird et Cie ce dépôt et mettait fin à l'affaire. A mon humble avis, le ministre de la Marine et des Pêcheries a porté là un rude coup à la ville que nous représentons tous les deux. Un coup dont jamais peut-être elle ne se remettra. Il se fait dans le port de Saint-Jean de grands travaux d'amélioration; on va y construire un des plus vastes bassins de radoub qu'il y ait au monde, un bassin qui pourra recevoir les plus gros bâtiments de guerre.

Ces travaux s'exécutent à l'aide de fonds votés par le Parlement à la demande du cabinet dont j'ai eu l'honneur de faire partie. Le bassin de radoub dont je parle sera entièrement construit en exécution de contrats passés alors que j'étais ministre. Et c'est tout à côté de ce bassin, monsieur l'Orateur, que MM. Campbell, Laird et Cie, de concert avec la maison Norton-Griffith, à qui ont été confiés les travaux du port et ceux du bassin actuel, projetaient d'ériger un vaste chantier, où allaient être construits les vaisseaux de la marine canadienne si l'entreprise leur avait été accordée. Mais le ministre de la Marine, pour de futiles raisons, selon moi, n'a pas voulu signer la

convention, et il a remis leur dépôt aux soumissionnaires. Quelle excuse le ministre de la Marine a-t-il fournie pour expliquer sa conduite? On la trouve dans une note de l'amiral Kingsmill, où il est dit qu'avant l'entière exécution du programme arrêté, les vaisseaux que l'on projetait de faire construire ne seraient déjà plus en usage, à cause des constantes modifications qui ont lieu dans les bâtiments de guerre. Cette raison n'en est pas une, car, s'il fallait l'admettre, jamais aucun pays n'entreprendrait la construction d'une marine.

Si cette raison était valable, quelle folie c'eût été pour le Japon de vouloir se donner une marine, et de même pour les Etats-Unis; ces deux pays ont des flottes presque égales à celles de n'importe quel autre pays. Dans le mémoire présenté par l'amiral Kingsmill, il dit qu'il serait bon de faire construire deux ou trois de ces vaisseaux en Angleterre. En attendant, des chantiers pourraient être montés ici et d'autres vaisseaux s'y construiraient. Nous savons fort bien qu'il se produit tout le temps des modifications; mais deux de ces vaisseaux devaient être construits tous les dix-huit mois, de manière à exécuter tout le programme en six ans. On devait, dans la convention, se réserver le droit de faire les changements que l'amirauté ou le ministre de la Marine et des Pêcheries pourraient exiger, et, d'après les termes du contrat, si l'ouvrage coûtait moins cher, l'entrepreneur devait en avoir le bénéfice; si, au contraire, il coûtait davantage, le pays aurait à payer la différence. C'est pourquoi je pense que l'excuse présentée par le ministre de la Marine et des Pêcheries en portant, non seulement à la ville de Saint-Jean, mais au Canada dans son ensemble, ce coup funeste, ne vaudra rien aux yeux de quiconque se sera donné la peine d'y réfléchir ou d'étudier cet important sujet.

Permettez-moi aussi, monsieur l'Orateur, de vous dire qu'en raison de la résolution ainsi votée unanimement par les Chambres en 1909, on a pensée que ce serait la politique de ce pays de procéder à la construction et à l'entretien d'une marine canadienne, et, par suite, de bonnes maisons ont eu les yeux sur le Canada. Alors que j'étais ministre des Travaux publics, l'administration à laquelle je présidais a fait une convention avec MM. Vickers Fils et Maxim, une des plus grandes maisons de construction de l'univers, pour l'établissement à Montréal d'un bassin de radoub.

Ce bassin est arrivé; il a été mis en place en vertu de la convention que nous avons faite et, d'après ce que je sais des pourparlers qui ont lieu avec cette maison, je me demande si, à moins d'avoir de bonnes raisons de croire que ce serait la politique arrêtée de ce pays de construire une marine et de la construire au Canada, elle aurait consenti au marché qu'elle a signé ou si elle aurait construit et amené dans le port de Montréal cet immense bassin. On me dit que, tout à côté de ce bassin, il y a de l'espace tant qu'il faut pour un chantier de construction, et que l'on y est prêt à commencer, presque immédiatement, la construction de navires de guerre aussi grands que n'importe lequel de ceux dont se compose aujourd'hui la flotte britannique. Ces gens-là ont construit, pour le gouvernement impérial, de nombreux bâtiments de guerre, des croiseurs et autres vaisseaux moindres. Ils ont donc, m'a-t-on dit, tout ce qu'il faut pour entreprendre de pareils travaux au Canada.

Il y a aussi, sur le littoral du Pacifique, une maison qui se livre à la construction des navires, de moindre dimension, il est vrai, mais d'acier; des navires du genre de ceux qu'il nous faut. Il y aurait sans doute à faire plus grand, et l'on aura tôt fait que d'établir sur les côtes du Pacifique et fait des efforts pour la construction d'un vaste bassin, et il est universellement reconnu que ce port serait admirablement choisi pour la construction de plus gros vaisseaux. Il en est de même pour Sydney. Du temps de l'ancienne administration, on nous a soumis des plans un chantier où se pourraient construire les navires.

Après cela, et bien que nous ne sachions pas ce que le Gouvernement se propose de demander à la Chambre, j'espère, et je le dis en toute sincérité, que l'on voudra bien ne pas se départir de la politique proposée et unanimement agréée au cours de la session de 1909, et que nous allons sur-le-champ commencer au Canada, sur une échelle aussi vaste que le peuvent exiger les besoins de l'empire, la construction d'une flotte à laquelle il sera ajouté d'année en année, de manière qu'elle soit une source de force pour l'empire en danger. Peu m'importe ce que d'autres peuvent penser, mon opinion à moi est que, si le Gouvernement fait comme le lui ont maintes fois suggéré les journaux, c'est-à-dire s'il donne à l'amirauté anglaise une contribution en argent, si, comme nous l'a dit le ministre du Commerce et de l'Industrie, il prend à gages le peuple d'Angleterre pour que ce dernier fasse ce que nous devrions avoir le courage de faire nous-mêmes, le peuple du Canada, j'en suis sûr, n'approuve pas une telle conduite. Ce que veut le peuple du Canada, j'en ai la ferme conviction, c'est que nous montrions notre force et notre courage, c'est que nous adoptions une ligne de conduite nettement canadienne et que nous construisions une marine de la force qu'il convient de mettre au service de l'empire.

L'hon. M. PUGSLEY.

J'oubliais de mentionner, monsieur l'Orateur, que, sur les Grands lacs aussi, on a commencé à construire des vaisseaux en acier. Ayant eu le plaisir de me trouver à Collingwood, j'y ai vu sortir du chantier des navires d'acier de 5 à 600 pieds de long, pourvus de machines les plus puissantes, les égaux de n'importe quel vaisseaux de même genre sortant d'un chantier anglais. La même habileté, le même savoir et le même esprit d'entreprise permettront à ces hommes de construire des vaisseaux qui, étant de dimensions plus faibles, pourront descendre les lacs; des torpilleurs, par exemple, et des contre-torpilleurs.

Comme on le voit, nous avons sur nos côtes, celles de l'Atlantique ou celles du Pacifique, de même que sur les Grands lacs, les connaissances, le savoir-faire et aussi, j'en suis sûr, le courage nécessaire à cette œuvre et à l'accomplissement d'un devoir qui nous incombe en tant que faisant partie du vaste empire auquel nous appartenons.

Mes honorables amis de la droite me permettront peut-être de revenir sur les rapports qu'ils ont eus avec le parti nationaliste de la province de Québec.

L'honorable ministre des Postes avoue que ces messieurs, leurs alliés de naguère, lui ont demandé, au cours des élections de 1911, d'entrer dans une voie au bout de laquelle, selon lui, il pouvait y avoir la guerre civile. La seule raison qu'ait le Gouvernement—l'honorable ministre le sait, comme le savent aussi tous les membres de la droite—de ne pas énoncer un programme qui ajoute d'une manière durable aux forces navales de l'empire, c'est qu'ils ont pris vis-à-vis les nationalistes l'engagement de ne pas le faire sans avoir soumis la question au peuple. Mon honorable ami s'est séparé de quelques-uns de ceux qui se montrent le plus déloyaux dans leurs discours. Qu'il me permette, que ses collègues et le très honorable premier ministre me permettent de les supplier, dans l'intérêt du peuple de ce pays, comme aussi dans l'intérêt de l'empire, d'aller plus loin, de briser entièrement avec les nationalistes de refuser d'être liés davantage par l'engagement qu'ils ont secrètement pris de soumettre d'abord cette question au peuple.

Ces discours insensés et nuisibles, que nos ministres ont faits en Angleterre, discours presque aussi nuisibles que celui dans lequel l'honorable ministre de la Milice et de la Défense (M. Hughes) a parlé de l'Allemagne à la Colombie-Anglaise, ces discours, mon honorable ami le sait, ils ne les faisaient pas en vue d'influencer les loyaux habitants de ce pays. Depuis les côtes de l'Atlantique jusqu'à celles du Pacifique, le peuple canadien n'a pas besoin qu'on le pousse à aider l'empire; mais ces discours ont été faits au bénéfice de l'aile nationaliste du parti conservateur dans Québec. Ils ont été prononcés pour mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) et aussi pour d'autres. Ils n'ont pas eu sur lui l'effet désiré, non plus, s'il faut en croire les journaux, que sur les nationalistes en général. Ils continuent à demander que ce pacte soit respecté, et que le Gouvernement ne s'engage point dans une politique permanente pour la défense de l'empire sans que la question ait été d'avance soumise au peuple. Mais en attendant, on va, au dire des journaux, faire une contribution en argent. On aurait, en effet, découvert un cas d'urgence. Nous ne savons ce que les journaux vont révéler, mais j'oserai dire qu'en se rendant en Angleterre, mes honorables amis les ministres allaient à la recherche d'un cas d'urgence et, si nos renseignements sont exacts, ils ne l'ont pas encore trouvé. Mon honorable ami le député de Brandon (M. Aikens) a, lui aussi, fait le voyage d'Europe, et, toujours désireux d'aider le gouvernement dont il est un partisan si distingué, il s'est rendu en Allemagne, afin de voir s'il pourrait là trouver quelque chose. A son retour, il a dit au peuple que l'Allemagne et l'Angleterre étaient de fait en guerre.

M. AIKENS: Où mon honorable ami a-t-il trouvé cela?

M. PUGSLEY: C'est ce que j'ai lu dans plusieurs journaux.

M. AIKENS: L'honorable député voudrait-il bien nous citer le texte précis de ces articles de journaux ou leur substance?

M. PUGSLEY: Oui. Voici les paroles qu'on prête à l'honorable député: après avoir séjourné en Angleterre et en Allemagne, il a constaté que les deux nations sont réellement en guerre.

M. LEMIEUX: Qu'avez-vous à dire à cet égard?

M. PUGSLEY: Ses paroles de l'honorable député ne m'ont pas étonné. Sachant les écarts d'imagination auxquels il se livre, rien ne m'étonne plus de sa part.

Je ne retiendrai pas plus longtemps l'attention de la Chambre. Qu'il me suffise d'ajouter une seule observation: le Gouvernement sait à quoi s'en tenir sur l'attitude du parti libéral. Il a sous les yeux le vote adopté d'une seule voix par le Parlement. Toute mesure législative dont on saisira le Parlement tendant à la construction d'une grande et puissante marine de guerre canadienne, sous la haute main et la propriété du peuple canadien, bref, une flotte toujours prête pour la défense du pays, et en temps critique, pour la défense de l'empire, recevra le cordial et loyal appui des députés libéraux au Parlement et des électeurs libéraux du pays, sans distinction de race ou de culte.

M. G. W. FOWLER (King-et-Albert): Au début, je dois féliciter le député de

Saint-Jean (M. Pugsley) sur la forme de sa harangue. Je l'ai souvent entendu pérorer, mais jamais encore que je sache, il ne s'est élevé aussi haut que cet après-midi et ce soir dans les régions de l'éloquence. Je le félicite de tout cœur et sincèrement sur la forme de sa harangue. Seulement j'emploie à dessein le mot " forme", parce que je trouve matière à grave critique dans le fond de son discours, propre à induire en erreur, par l'interprétation fausse et erronée donnée aux faits. A défaut de faits à dénaturer, il a puisé dans sa fertile imagination. Je vais aborder la discussion des différents points soulevés par l'honorable député dans l'ordre même où il les a débattus et je vais m'efforcer de dire en quoi il s'est écarté de la vérité des faits.

En premier lieu, l'honorable député a abordé la question du ciment et il nous a dit qu'à Saint-Jean le prix de cet article était de $1.80 le baril, tandis qu'aux usines américaines, il était de 60 cents. J'ignore jusqu'à quel point l'honorable député s'est occupé d'achat de ciment; seulement, je lui ferai observer qu'il a été gravement trompé par ceux de qui il a acheté son ciment; car, ces quatre années dernières, j'ai moi-même acheté à Saint-Jean un chargement de ciment que j'ai payé $1.38.

Si l'honorable député a payé $1.80 son ciment, il y gagnerait donc à s'adresser à un autre marchand. Ce qu'il faut retenir ici, au sujet du prix de détail ou même du prix par chargement de wagon, c'est que le ciment est un article fort encombrant, qu'il n'existe pas de fabriques de ciment à Saint-Jean ou à proximité, sauf à des centaines de milles, et que le prix de transport est un facteur de haute importance. Si l'on tient compte du prix de transport et des diverses étapes que le ciment doit traverser, du marchand de gros au marchand de détail, on en conviendra, ce prix de $1.38 est fort modique, en regard du coût primitif. Le droit dont est frappé le ciment est de 12 cents et ½ par 100 livres, soit un peu plus de 31 cents par baril.

M. PUGSLEY: Il y a 350 livres au baril.

M. FOWLER: En effet, ce serait environ 52 cents. La réciprocité, cette fameuse panacée, a réduit le coût de 1 cent et demi par 100 livres, soit un écart de moins de 5 cents, environ 3 cents et ½ à 4 cents par baril sur le coût du ciment; mais le ministre des Finances dont le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a sévèrement critiqué l'attitude à cet égard, a réduit le droit de moitié par le dégrèvement qu'il a opéré, et l'a abaissé d'environ 6 cents par 100 livres. Voilà pour le ciment.

Mon honorable collègue a ensuite abordé la question du remaniement de la carte électorale du pays et sévèrement blâmé le Gouvernement de n'avoir pas amené la question sur le tapis, à la dernière session du Parlement. Dans sa réplique au leader de l'opposition, le premier ministre a prouvé que l'ancien Gouvernement a attendu près de deux ans après le recensement de 1901 avant de présenter son projet de loi sur le remaniement des comtés. Le dernier recensement a été terminé en mars 1912, et si le Gouvernement actuel saisi le Parlement de cette question de répartition des sièges électoraux à la prochaine session du Parlement, il aura fait preuve de plus de diligence, à la fin du recensement, que ne l'a fait le Gouvernement précédent en 1903, date du débat sur le remaniement de la carte électorale du pays. Si le Gouvernement actuel a enfreint la loi, comme l'affirme mon honorable ami, il est fâcheux qu'il ne siégeât pas ici et ne détînt pas un portefeuille dans le cabinet précédent, afin d'empêcher ses amis de violer le statut d'une manière encore plus flagrante. Si le Gouvernement actuel a violé la loi, comme l'honorable député l'affirme, bien qu'il n'ait fait que marcher sur les brisées de l'ancien Gouvernement, à l'adresse duquel l'honorable député n'a pas un mot de blâme ou de critique.

Notre honorable collègue est ensuite passé à la question des travaux d'amélioration à Saint-Jean et il s'est fait honneur de tous ces travaux. Je ne veux certes rien lui enlever de son mérite à cet égard. Je suis convaincu que l'ex-ministre des Travaux publics a déployé tous ses efforts pour engager ses collègues dans le cabinet à rendre justice à la ville de Saint-Jean, un des grands ports du Dominion. Mais il avait une rude tâche devant lui. Il n'était pas facile de convaincre ces collègues qui n'avaient guère foi ou confiance en l'avenir des Provinces maritimes et qui ne visaient qu'à commercer, non pas par la voie de nos ports canadiens, mais par les ports d'une nation étrangère. Quand le Parlement fut saisi du projet du Transcontinental et que l'occasion se présenta de sauvegarder les intérêts du Canada oriental en décrétant que tout les transports prenant naissance sur le parcours du réseau devraient s'orienter vers des ports canadiens, ces messieurs repoussèrent la proposition présentée par les conservateurs et qui aurait abouti à ce résultat. Et pourquoi? C'est qu'ils avaient plus à cœur le développement des ports d'un pays étranger que la prospérité des ports de leur patrie.

Il faut tenir compte à l'honorable député des améliorations du port de Saint-Jean, mais il a bien mauvaise grâce de chercher à amoindrir l'honneur qui revient au ministre de la Marine (M. Hazen) pour tout ce qu'il a fait en faveur de ce port depuis l'avènement du Gouvernement au pouvoir.

A temps et à contre-temps le ministre (M. Hazen) a déployé tous ses efforts pour assurer la prompte exécution de ce grand projet qui doit faire la prospérité du port de Saint-Jean. Mon comté est situé à trois milles du bureau de poste de la ville de Saint-Jean et les intérêts de ce comté s'identifient directement avec la prospérité de la ville et du port de Saint-Jean; aussi ai-je pensé que j'avais le devoir de seconder, dans l'humble mesure de mes forces, les efforts du ministre de la Marine. Or qu'ont fait les libéraux, au pouvoir, en fait de travaux d'amélioration à Saint-Jean? On demanda des soumissions le 10 août 1911 et le Gouvernement libéral demeura au pouvoir jusqu'au milieu d'octobre et ne fit absolument rien. Pourquoi les libéraux n'adjugèrent-ils pas l'entreprise, avant de faire appel au peuple? C'est que, malgré les efforts tentés par l'honorable député, ses collègues ne voulaient pas sincèrement pousser activement les grands travaux qui marchent aujourd'hui si rapidement sous les soins paternels du Gouvernement actuel.

L'honorable député nous a dit que la baie de Courtenay était son enfant, son œuvre de prédilection. Il doit vivement regretter sans doute que les sources de la vie, en ce qui le concerne, se soient taries, le 21 septembre 1911, et que force lui ait été de confier cet enfant à des nourricières.

M. PUGSLEY: L'enfant a une belle-mère maintenant.

M. FOWLER: Oui, mais une excellente belle-mère, bien différente de celle qui figurent dans les livres de contes, mais une de ces bonnes et affectueuses belles-mères qui souvent l'emportent de beaucoup sur les mères véritables.

M. PUGSLEY: Il est possible que l'enfant me revienne un de ces jours.

M. FOWLER: Que l'honorable député veuille bien se rassurer au sujet de son prétendu enfant; le Gouvernement actuel en prendra bien soin. Grâce à l'affection, aux bons soins dont il sera entouré, il grandira et arrivera à l'âge mûr en bien meilleure santé que s'il fût resté aux mains de l'honorable député et de ses collègues qui l'auraient négligé.

Quant à la question du chemin de fer de la baie d'Hudson, le député de Prince-Albert (M. Mckay) l'a si habilement traitée qu'il reste peu à ajouter. Il est une observation qui s'applique à ce chemin de fer comme au canal de la baie Georgienne et aux autres grandes entreprises nationales: c'est que le gouvernement libéral les a fait miroiter aux yeux du public, afin d'en retirer le plus de bénéfice possible au point de vue du parti. Ce ne fut qu'à l'avènement du Gouvernement actuel au pouvoir que l'on tenta quelque chose de tangible à l'égard du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Au sujet des embranchements de l'Intercolonial dont l'honorable député (M. Pugsley) a dit quelques mots, il ne faut pas s'attendre à ce que toutes les promesses faites par un parti puissent se réaliser la première année de son administration. Que l'honorable député bannisse toute inquiétude au sujet de cette question. L'engagement pris par le premier ministre à ce sujet se réalisera et les embranchements feront partie du grand réseau de l'Intercolonial, comme cela doit être. Le parti libéral a été longtemps au pouvoir et l'honorable député (M. Pugsley) était lui-même un des membres influents du cabinet; or, s'il a tant à cœur aujourd'hui cette question d'embranchements, voudrait-il bien me dire pourquoi il n'a rien fait, lorsqu'il était ministre des Travaux publics?

M. PUGSLEY: Nous avons fait voter la loi.

M. FOWLER: Oui, vous avez fait voter le bill. Ah! vous vous entendiez à merveille à élaborer des projets; vous étiez maître passés dans l'art de prodiguer les promesses, tant par écrit que de vive voix; mais quand il s'agissait de les exécuter, c'est là que se trahissait d'une façon lamentable votre impuissance. L'honorable député peut facilement damer le pion à tous les politiciens du pays dans l'art de prodiguer les promeses politiques, et comme quelqu'un me le fait observer, surtout en temps d'élection.

Pour en venir à la question commerciale, afin de bien mettre en lumière le manque de loyauté de l'honorable député dans son argumentation, je ferai observer qu'il a donné à entendre que le Gouvernement actuel était hostile à tout commerce avec les Etats-Unis. Pareille affirmation frise le ridicule et je m'étonne qu'un homme de sa haute intelligence se permette pareille latitude. Les ministériels ne sont nullement hostiles aux échanges avec les tats-Unis; seulement, nous voulons que ces relations commerciales nous soient aussi favorables, à nous, Canadiens, qu'elles le sont à nos voisins; or, la convention douanière qui constituait le programme sur lequel les libéraux ont fait appel au peuple, à la dernière consultation populaire, et qui leur a valu une si superbe défaite, ne nous était pas avantageuse.

M. PUGSLEY: Je pensais que vous repoussiez tout échange avec les Etats-Unis.

M. FOWLER: L'honorable député plaisante assurément, en affirmant pareille chose. Les députés de la gauche nous disaient que si nous repoussions la réciprocité, ce serait un coup mortel porté à notre commerce avec les Etats-Unis, et cependant,

l'honorable député, ce soir même, nous a cité des chiffres tendant à prouver que, sous le régime actuel de notre commerce avec les Etats-Unis a merveilleusement progressé. Voilà qui prouve combien nos voisins sont sensés, et que, parce que les Canadiens ont eu le bon sens de repousser un marché tout à l'avantage de nos voisins, ceux-ci ne s'en formalisent nullement en se mettant follement en tête de diminuer leur commerce avec le Canada, qui est aujourd'hui leur meilleur client commercial. L'honorable député, et j'en suis bien aise, affirme que notre commerce avec les Etats-Unis est en sensible progrès, et je vais lui dire pourquoi.

C'est que, par suite du rapide accroissement de notre population et de notre marche en avant dans la voie du progrès, nos industriels ne sauraient répondre au développement du pays et force nous est donc d'importer une plus grande quantité d'articles des Etats-Unis. La houille, utilisée dans notre industrie, figure parmi les articles qui accusent la plus forte augmentation de nos échanges avec les Etats-Unis, et cela parce qu'il nous faut plus de houille pour la fabrication de nos produits industriels. Ainsi, malgré les progrès de l'industrie canadienne et la prospérité inouïe de nos manufactures, elles sont impuissantes à répondre aux besoins du pays et force nous a été d'importer un surcroît d'articles de fabrication américaine, au cours de cette année 1912, la plus prospère de notre histoire. Je serais heureux de voir fabriquer ces articles ici même. L'honorable député et ceux qui partagent son avis préféreraient que cette fabrication se fît ailleurs qu'au Canada.

L'autre jour, le député de Carleton (M. Carvell) a formulé certaines observations d'où il faudrait conclure que l'industriel est un criminel au Canada. "Ceux qui abattent les arbres dans les forêts, qui capturent le poisson dans la mer, qui extraient la houille des mines, ou qui cultivent les champs, voilà les seuls producteurs de la richesse nationale, ici ou ailleurs", s'est-il écrié! Ainsi l'industrie ne serait pas un producteur de la richesse nationale, lui qui transforme par son habileté la matière première en produit fini, lui donnant par là une valeur de cinquante à cent fois supérieure à celle de la matière première! Et cet homme, loin d'être un producteur, ne serait qu'un vulgaire parasite! N'est-ce pas le comble du ridicule? Voilà le genre d'économie politique qu'on nous prêche, de l'autre côté (la gauche).

Encore un exemple. Ici siègent les deux chefs libéraux du Nouveau-Brunswick, le député de Carleton et l'ancien ministre de Saint-Jean. Au dire du premier, il nous a fallu payer un surcroît de soixante-douze millions de dollars de taxes douanières sur nos importations des Etats-Unis. L'autre s'écrie: "chaque fois qu'on expédie du foin aux Etats-Unis on devrait diriger des poursuites contre l'exportateur de foin canadien—chaque fois qu'on expédie du bois aux Etats-Unis, on acquitte la taxe douanière", et on aurait pu entendre les éclats de sa voix de la rue Queen.

L'ex-ministre avec les accents mélodieux qu'on lui connaît, nous dit: "Le consommateur paie le droit"; et le député de Carleton, de sa voix rauque et stridente, s'écrie: "Le producteur acquitte la taxe douanière." Lequel des deux a raison? Voilà un problème plus difficile à résoudre que celui de l'âge d'une vieille fille. Laissons ces deux grands économistes vider leur querelle entre eux, puisqu'ils ne sauraient tous deux avoir raison. Voilà le genre d'économie politique que nous prêchent les députés de la gauche en quête de popularité électorale.

M. NESBITT: Voudriez-vous bien nous dire quel est celui qui, à votre avis, acquitte le droit?

M. FOWLER: Quand deux savants comme le député de Carleton et le député de Saint-Jean sont aux antipodes, moi, pauvre ignorant en matière d'économie politique, je n'oserais pas me hasarder à exprimer d'opinion. Il y a un vieil adage qui dit que les insensés ne craignent pas de s'aventurer là où un ange n'oserait poser le pied". Je crains de m'aventurer sur pareil terrain. Je veux poser une question à l'honorable député (M. Pugsley). On lui a posé la question, l'autre jour. Peut-être s'est-il suffisamment remonté le courage pour trouver une réponse. Le député de Saint-Jean est-il partisan de la réciprocité?

M. PUGSLEY: Je réponds catégoriquement dans l'affirmative.

M. FOWLER: Nous avons réussi à faire sortir l'honorable député de son mutisme; j'en suis fort aise.

M. PUGSLEY: C'est la première fois que l'on me pose la question.

M. FOWLER: Le député du Sault-Sainte-Marie (M. Boyce) a posé la question au député de Saint-Jean et il n'a pas voulu répondre.

M. PUGSLEY: Le député du Sault-Sainte-Marie s'est borné à observer qu'il a vu passer sur la figure du député de Saint-Jean une ombre d'inquiétude et de tristesse quand on a posé cette question. J'ai fait l'observation que le député de Saint-Jean est le ministre de la Marine et des Pêcheries, non pas moi.

M. FOWLER: Ce subterfuge de l'honorable député trahit bien l'habitude du barreau. Peut-être le chef de l'opposition voudra-t-il bien répondre?

Sir WILFRID LAURIER, Volontiers. A gauche, l'union règne dans le parti. Nous ne varions jamais.

M. FOWLER: Voilà un subterfuge encore plus digne de l'avocat. Je pose la question au chef de l'opposition: Etes-vous partisan de la réciprocité, telle qu'on l'a proposée au peuple canadien, aux élections de 1911?

Sir WILFRID LAURIER: Je sais que certains libéraux ont changé d'avis à cet égard. Je ne suis pas de ce nombre. Je reste fidèle à mes idées.

M. FOWLER: Je suis bien aise de le savoir. Je me félicite d'avoir arraché aux deux chefs du parti, pour la première fois cette session-ci, une déclaration sur ce point important. Je vois le député de Wellington-sud (M. Guthrie) esquisser un sourire. Peut-être voudrait-il bien répondre à la question. Est-il partisan de la réciprocité entre le Canada et les Etats-Unis, telle qu'elle fut énoncée au programme du parti libéral, aux élections de 1911?

M. GUTHRIE: Je l'étais et le suis encore.

M. FOWLER: Alors l'honorable député a changé d'avis, depuis la dernière session.

M. GUTHRIE: Nullement.

M. FOWLER: Vous avez dit que pour vous, la question était morte et enterrée.

M. GUTHRIE: Je n'ai jamais dit pareille chose. La question de la réciprocité est morte, ai-je dit, et à ce moment-là, à mon avis, elle était bien morte.

M. FOWLER: Vous avez ajouté qu'elle était enterrée.

M. GUTHRIE: Je ne le pense pas ainsi. Il est possible que ma mémoire soit infidèle sur ce point; seulement, à ce moment-là, mes paroles résumaient parfaitement la situation.

M. FOWLER: Vous avez prétendu que la question était morte.

M. GUTHRIE: Oui.

M. FOWLER: Eh! bien, il y a de cela quatorze mois; elle doit bien être enterrée aujourd'hui.

Le député de Saint-Jean s'est permis certaines critiques à l'adresse du ministre des Postes, il a cité quelques extraits de journaux touchant une harangue du ministre devant un auditoire de la province de Québec, et l'ancien ministre (M. Pugsley) s'est presque trouvé dans l'impuissance de comprendre la possibilité d'une divergence actuelle d'opinion entre deux partis entre lesquels, à certaine époque, existait une sorte d'alliance. Je ne saurais croire qu'il ait parlé sérieusement en faisant pareille affirmation. Il a dû rire sous cape en disant cela; car, au cours de sa carrière politique, il s'est trouvé en tant de situations diverses, allié avec l'ennemi de la veille, qui devenait du coup l'ami chéri, qu'il n'y a guère lieu de s'étonner que le ministre affirme que ses associés d'antan sont ses adversaires d'aujourd'hui. Sans doute il a voulu plaisanter, en disant cela. Au demeurant, le ministre des Postes passe pour un homme parfaitement en mesure de se défendre, et de répondre aux accusations dirigées contre lui et aux critiques adressées à sa conduite dans la vie publique ou la vie privée. Je laisse donc au ministre le soin de donner la réplique à l'honorable député à cet égard.

L'honorable député a fait preuve de vertueuse indignation en pérorant au sujet de certains agissements dans les comtés de Macdonald et de Richelieu. On dirait qu'il n'a jamais entendu parler de corruption électorale ou d'irrégularité en temps d'élection.

On aurait pu penser qu'il était aussi innocent qu'un enfant et qu'il n'avait aucune connaissance de ces questions. Quelle mémoire courte doit avoir l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley), s'il ne se souvient pas des fameuses listes de Rothesay; s'il ne se souvient pas que lors de cette fraude épouvantable—une fraude combinée de faux et de parjure. . .

M. PUGSLEY: C'est exact.

M. FOWLER: Lui-même, en sa qualité de procureur général a employé un avocat de la ville de Saint-Jean quand le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries a présenté une motion à la cour suprême du Nouveau-Brunswick pour annuler la liste. L'honorable ex-ministre, qui a été si révolté de ce qui s'est passé dans Richelieu et Macdonald, a employé un avocat et l'a payé avec les fonds publics du Nouveau-Brunswick, pour défendre cette fraude gigantesque.

M. PUGSLEY: Je présume que mon honorable ami n'a aucun désir de tromper la Chambre. Ai-je raison de croire cela?

M. FOWLER: Certainement.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami est absolument dans l'erreur. Je n'ai pas employé d'avocat dans le but de défendre cette fraude; j'ai simplement retenu les services d'un avocat pour surveiller l'affaire, et cet avocat était consentant à l'annulation des listes, et on donna toute l'aide raisonnable pour obtenir que ces listes soient annulées en cour.

M. FOWLER: L'honorable député était procureur général à l'époque, et en cette qualité il était tenu de faire en sorte que les lois du Nouveau-Brunswick fussent observées. Il a dit "C'est exact" quand j'ai

affirmé que ces listes étaient établies au moyen de fraude et de parjure. . .

M. PUGSLEY: Parfaitement.

M. FOWLER. . . et je veux demander à mon honorable ami si, ayant comme il le dit un avocat pour surveiller l'affaire, il a poursuivi quelques-uns de ces hommes?

M. PUGSLEY: Si la mémoire de l'honorable député ne lui fait pas défaut, il se souviendra que j'ai déclaré que je n'avais aucune connaissance ou renseignement qui puisse permettre de savoir qui avait commis la fraude.

A l'époque, j'attirai l'attention de mon honorable ami et de ses associés, qui avaient déclaré publiquement qu'ils connaissaient les auteurs de la fraude et des faux, sur le fait que c'était leur devoir de me donner ce renseignement en ma qualité de procureur général et je leur ai dit qu'aussitôt que j'aurais reçu les renseignements nécessaires des poursuites seraient ordonnées.

M. FOWLER: Permettez-moi de dire à mon honorable ami que le renseignement fut donné. On savait que ces listes étaient entre les mains des amis de son parti. Un de ces messieurs étaient un conseiller libéral de la paroisse de Rothesay. Mon honorable ami le savait bien et quand il parla d'employer un avocat pour surveiller l'affaire, nous avons lieu de nous souvenir de ce que fit cet avocat. Ce fut dans la propre paroisse de mon honorable ami que cette fraude fut commise et elle consistait à augmenter le nombre des électeurs de cette paroisse et à porter leur nombre de 350 à 750, soit une addition de 400 noms fictifs. Mon honorable ami ne devrait pas être si chatouilleux, je ne l'accuse pas d'autre chose que d'une faute d'omission et non de commission. Je considère que mon honorable ami est trop honorable pour faire lui-même quelque chose de cette nature, mais je dis qu'il a manqué à son devoir comme procureur général quand il n'a pas fait poursuivre ces individus, qu'ils soient libéraux ou conservateurs. Par conséquent, mon honorable ami ne parle pas sérieusement quand il nous parle de ce qui a eu lieu dans les élections de Macdonald et de Richelieu.

Mon honorable ami a critiqué très sévèrement la conduite de l'honorable député de Charlevoix (sir Rodolphe Forget). Il a fait une insinuation, non en termes précis, mais avec des sous-entendus—quand il a dit que mon honorable collègue avait engagé sa parole de chevalier. Monsieur l'Orateur, je suis un démocrate. Je ne pense pas que la parole d'un chevalier soit préférable à celle d'un simple mortel. J'ignore si mon honorable ami est un démocrate, mais ses paroles contenaient une insinuation contre les chevaliers et il avait précisément un chevalier à côté de lui quand il faisait cette déclaration. Je suis surpris du manque de courtoisie dont a fait preuve l'honorable député—car la courtoisie est une de ses vertus distinctives—en ne prévenant pas l'honorable député de Charlevoix qu'il se proposait de soulever un incident à propos de la conduite de l'honorable député, de façon à permettre au représentant de Charlevoix d'être présent dans cette enceinte pour donner une explication satisfaisante.

M. PUGSLEY: Etant donné que l'amendement a été proposé le premier jour du débat et qu'il a été porté clairement à la connaissance des membres de la Chambre, mon honorable ami ne pense-t-il pas que l'honorable député de Charlevoix devrait être présent? Cet honorable député, autant que j'ai pu m'en rendre compte, n'est pas venu ici depuis quelques jours. Je crois qu'il devrait être à son siège et j'ajouterai que j'estime que le ministre des Travaux publics aurait dû l'avertir de se trouver ici.

M. FOWLER: L'honorable député de Charlevoix a été ici, mais tout le temps qu'il a été présent aucun des députés de la gauche n'a soufflé mot de l'élection de Richelieu.

M. PUGSLEY: L'honorable député ne comprend-il pas que c'était le devoir de l'honorable ministre des Travaux publics d'avertir l'honorable député de Charlevoix d'être présent.

M. FOWLER: Je ne doute pas que l'honorable député de Charlevoix sera ici quand ce sera nécessaire et donnera à ses détracteurs une réponse qui leur fera baisser la tête de honte. Ils ont fait reposer toute leur accusation contre lui sur la déclaration de l'honorable ministre des Travaux publics qu'il n'avait donné à personne l'autorisation de faire une chose de ce genre. Mais ce n'est que tout récemment qu'un changement s'est produit dans l'administration du département des Travaux publics. Ne serait-il pas possible et n'est-il pas très probable que s'il y a eu un échange d'explication entre l'honorable député de Charlevoix et le ministre des Travaux publics qu'il ait eu lieu avec le précédent ministre et non avec le ministre actuel des Travaux publics? Si je me souviens bien, l'élection de Richelieu a eu lieu juste avant ou après la démission de l'ex-ministre et il est bien possible, je ne doute même pas que c'est ce qui s'est passé, que lorsque la conversation a eu lieu, c'était entre l'ex-ministre (M. Monk) et le député de Charlevoix Si un membre de la Chambre, d'un parti ou de l'autre, s'est rendu dans une circonscription et s'est affirmé devant les électeurs comme porteur d'une communication d'un ministre de la couronne et que cette affirmation était absolument fausse, je n'hésite pas à dire qu'il aurait

vraiment commis une action très déshonorante.

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien!

M. FOWLER: Et j'estime que ce serait le verdict général rendu par chacun des membres de la Chambre. Je dis par conséquent que l'honorable député qui porte cette accusation contre le représentant de Charlevoix doit faire bien attention aux preuves qu'il en a et qu'il aurait dû se renseigner à la fois auprès du ministre actuel des Travaux publics et de l'ex-ministre pour savoir s'il avait reçu les instructions qu'il prétend qu'on lui a données.

M. PUGSLEY: Mes paroles s'appuient entièrement sur le fait que le compte rendu déclare qu'il a donné sa parole aux électeurs qu'il avait l'appui de M. Rogers. M. Rogers est le nom du personnage qui a été désigné tout spécialement.

M. FOWLER: Mon honorable ami n'était pas en réalité aussi scandalisé de cet incident qu'il a paru l'être. Il doit se souvenir du télégramme universellement connu de Leary qui avait été conçu dans la fraude et engendré dans l'iniquité et mon honorable ami était présent tout à la fois à la conception et à l'iniquité.

M. PUGSLEY: Quand cela s'est-il passé?

M. FOWLER: Oh! quelle mémoire a mon honorable ami. Voilà maintenant qu'il a oublié le télégramme de Leary.

M. PUGSLEY: Est-ce que cela remonte à cinquante ans?

M. FOWLER: Cela remonte à plusieurs années, mais le malheur est que, dans la carrière d'un homme politique, le public se souvienne des commencements. Mon honorable ami peut avoir fait disparaître cet incident de sa mémoire, il peut avoir oublié ce qu'il désirait oublier, mais malheureusement la mémoire du public est meilleure et tout le monde se souvient du télégramme de Leary.

M. PUGSLEY: Si cet incident s'est passé il y a trente ou quarante ans. . .

M. FOWLER: Pas tout à fait autant.

M. PUGSLEY: Je sais que longtemps après cela mon honorable ami a été un de mes partisans les plus loyaux et les plus sincères bien avant les trente dernières années.

M. FOWLER: Non pas après le télégramme de Leary, non.

M. PUGSLEY: Quand cela s'est-il passé?

M. FOWLER: Permettez-moi de dire que je n'ai jamais voté pour l'honorable député, je n'ai jamais déclaré que j'avais voté pour lui. L'unique fois où j'ai donné mon appui à l'honorable député, c'était en 1895 quand l'honorable député était candidat tory dans le comté de King. Je suis étonné que mon honorable ami ait voulu parler de cet incident, mais je n'ai aucun désir de le blesser.

M. PUGSLEY: Ce que j'ai voulu rappeler, c'est que l'honorable député était mon chaud partisan quand j'étais dans la législature provinciale.

M. FOWLER: Jamais, jamais, jamais, ce n'est pas cela. La seule fois où j'ai siégé dans la chambre provinciale, c'est quand l'honorable député n'était pas là. Il était le très remarquable greffier des lois de l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick quand j'en faisais partie. Espérons que le cours des années aura, comme d'habitude changé l'honorable député et qu'il se trouve maintenant réellement révolté par des choses qui ne l'avaient jamais révolté auparavant. S'il en est ainsi, s'il est affligé par le télégramme de Leary et par les listes électorales de Rothesay, je serai le dernier à lui faire des reproches en présence d'un tel repentir. Mais je crois que tout cela n'est que comédie, je crains que son indignation n'ait été que simulée quand il parlait de ce qui s'est passé dans Macdonald.

Parlerons-nous de télégramme? Il a envoyé un télégramme à l'honorable M. Templeman, de Victoria, le jour de la nomination disant que l'on se proposait de dépenser $3,000,000 dans le port de Victoria. Pourquoi l'a-t-il envoyé)

M. PELLETIER: Pure coïncidence.

M. FOWLER: Pourquoi a-t-il envoyé ce télégramme en ce moment? Etait-il nécessaire d'assurer à M. Templeman qu'il allait dépenser cet argent. M. Templeman était membre du Gouvernement et il savait parfaitement qu'on allait dépenser cet argent; ce télégramme n'était pas nécessaire pour en donner de nouveau l'assurance à M. Templeman, mais il pensa qu'il était nécessaire, ou M. Templeman pensa qu'il était nécessaire d'en assurer les électeurs de Victoria et c'est pourquoi la dépêche fut expédiée pour influencer les électeurs de Victoria afin de les engager à voter pour M. Templeman et craignant que les électeurs n'ajoutent pas foi à la parole de mon honorable ami, il eut l'endossement du très honorable chef de l'opposition. Mais le résultat a prouvé que les électeurs de Victoria étaient des gens très sages et très intelligents et j'en ai la preuve, la meilleure dans le fait qu'ils ont envoyé à la Chambre pour les représenter, l'honorable député actuel de Victoria.

Mon honorable ami a attiré particulièrement l'attention sur deux affidavit qui ont trait à l'élection de Macdonald et il m'a demandé de les lire attentivement. La conclusion qu'il a tirée de leur similitude n'a pas été que les personnes avaient vu la

même chose de la même manière. C'était la conclusion la plus raisonnable que l'on devait en tirer: quand deux hommes racontent un incident de la même manière, c'est qu'ils étaient tous deux présents et que tous deux disent la vérité, mais, mon honorable ami, avec son habileté d'avocat qui l'a rendu si fameux, car permettez-moi de dire que dans tout le Canada il n'y a pas un avocat qui soit plus fort que mon honorable ami, qu'a-t-il tiré comme conclusion? Que toute l'affaire était une fraude et que les documents avaient été rédigés par un avocat. Quelle a été la pratique suivie par mon honorable ami dans la rédaction de ces affidavit? Avait-il coutume, quand un homme venait à son bureau pour donner un affidavit de laisser l'homme le rédiger dans son propre langage, le signer et le présenter pour le faire attester? Mon honorable ami ne sait-il pas que l'avocat se fait donner le récit des faits par la personne qui désire donner l'affidavit dans son langage propre et qu'il rédige ensuite le document? Je fais appel à tous mes confrères en loi de la Chambre, et je leur demande si ce n'est pas la coutume et la règle invariables. Il est tout naturel que ces affidavit soient rédigés dans les mêmes termes parce que les personnes assermentées ont vu toutes deux les mêmes faits de la même manière et mon honorable ami s'est écarté un peu trop de la vérité, quand il a essayé de montrer que ces affidavit sont faux simplement parce qu'ils ont été rédigés dans les mêmes termes.

M. PUGSLEY: Je crois que mon honorable ami admettra avec moi qu'il a entendu mainte et mainte fois la cour suprême de notre province déclarer qu'il y a toujours un semblant de soupçon quand on reconnaît qu'un affidavit est rédigé avec les connaissances légales d'un avocat, parce que l'affidavit devrait autant que possible être rédigé dans les termes employés par le témoin. Dans ce cas particulier, les deux affidavits sont identiques, mot pour mot. Même les plus petites prépositions sont les mêmes, les deux affidavits sont identiques.

M. FOWLER: Je ne me souviens pas que la cour du Nouveau-Brunswick ou un juge de ce tribunal se soit exprimé de cette manière, et je dirais à la cour ou à un des juges qui a fait cette déclaration que c'est faire une insinuation odieuse et fausse contre les avocats du pays.

Une autre critique que mon honorable ami a faite à propos de l'élection de Macdonald, c'est qu'on a relâché ces individus. C'est bien fait pour le gouvernement du Manitoba ou pour celui qui est responsable de l'élargissement de ces hommes, de se voir critiqué dans la Chambre. Il y avait dans cette circonscription de Macdonald un tas d'agents véreux d'élection, qui y étaient allés non seulement pour débaucher les électeurs, mais pour essayer d'escamoter l'élection avec leurs procédés habituelle et avec une grandeur d'âme que l'honorable député est incapable de comprendre, quand l'élection eût été gagnée, on a dit: Laissez partir ces pauvres diables, c'étaient simplement des instruments. Eh bien, pour cette conduite magnanime, sir Rodmond Roblin et les autres ont à supporter les critiques que nous avons entendues dans la Chambre. Mon honorable ami dit que dans toute l'histoire du pays, il n'y a jamais eu personne d'arrêté sans qu'une accusation ait été portée. Mais pourtant ce n'est pas rare. Quand des courses ont lieu à Woodbine ou près de Montréal, ou quand un grand cirque arrive, c'est le moment où les coquins se donnent rendez-vous pour exercer le métier de pickpockets, et tous ceux qui ont assisté à ces réunions—mon honorable ami n'y va peut-être pas, mais je suis sûr que mon honorable ami de Wellington-sud (M. Guthrie) m'appuiera quand je dirai. . .

M. GUTHRIE: Je n'ai pas entendu l'observation, et je demanderai qu'elle soit répétée pour me permettre de savoir si je peux appuyer l'honorable député.

M. FOWLER: J'admettrai que l'honorable député me donnera son appui et je ne répéterai pas ce que j'ai dit.

M. GUTHRIE: Non, nous devons régler cette question. Je ne veux pas que mon nom soit introduit dans un débat auquel je n'ai pas pris part. Si les paroles sont répétées, je pourrai dire si je donne oui ou non mon appui à l'honorable député.

M. FOWLER: Je n'ai fait qu'une très innocente allusion à l'honorable député et je n'ai pas voulu l'offenser. Je ne voudrais pas l'offenser pour tout au monde.

M. GUTHRIE: Je ne suis pas offensé.

M. FOWLER: J'ai dit que c'était d'occurrence fréquente qu'aux courses où beaucoup de personnes se trouvent réunies, des filous s'y glissent parmi les honnêtes gens et que la police cueille ces filous. J'ai dit que si l'honorable ex-ministre n'assiste pas à ces réunions, peut-être l'honorable député de Wellington-sud pourrait confirmer mes paroles. Mais il se peut qu'il n'assiste pas aux courses et dans ce cas c'est préférable.

M. GUTHRIE: Comme je ne peux pas confirmer ce qu'a dit mon honorable ami, nous accepterons sa parole.

M. FOWLER: Très bien, alors j'admets que mon honorable ami ne va pas aux courses ou qu'aux places où il est allé les coquins n'ont pas été arrêtés. Je n'ai fait aucune allusion personnelle à mon honorable ami et j'espère qu'il voudra bien croire à toute la sincérité qui anime mes paroles.

Je dis donc qu'en fait il n'est pas extraordinaire de voir des coquins ou des personnes suspectes être arrêtées dans ces circonstances et conduites en prison. Quand des individus sont arrivés dans la circonscription de Macdonald, sans métier avoué et connus comme ayant trempé auparavant dans des fraudes électorales, on a sagement agi en les arrêtant sans mandat et sans qu'il y ait d'accusation portée contre eux. Il était nécessaire qu'ils fussent arrêtés. Mon honorable ami aurait voulu qu'on attende jusqu'à ce que l'élection ait été volée. Le meilleur procédé est de fermer la porte de l'écurie avant que le cheval soit volé et de chasser les voleurs avec un fusil.

M. PUGSLEY: Et ensuite leur rendre leur liberté en disant qu'ils sont innocents.

M. FOWLER: Non, j'ai déjà dit pourquoi on les avait élargis.

Mon honorable ami a parlé enfin de la question navale. Il a parlé très éloquemment et très à propos de cette question navale et de ce que nous devions à l'empire. Je suis heureux de savoir que mon honorable ami reconnaît le devoir que nous avons à remplir envers l'empire, non pas envers l'Angleterre, mais envers l'empire dont nous formons une partie. Ce devoir consiste à maintenir, non pas en bon état, monsieur l'Orateur, mais je dirai dans le meilleur état possible, supérieur à ce qui a jamais existé auparavant, la marine de l'empire dont dépend le bien-être, la sauvegarde et l'existence même de notre pays.

Qui serait assez déloyal envers l'Angleterre pour désirer que le Canada passe sous le joug de l'étranger. Dans les circonstances présentes, même si nous le désirions, notre pays ne pourrait pas être indépendant. Si nous brisions les liens aussi légers que l'air, mais plus forts que le fer qui nous rattachent à l'Angleterre, quelque ennemi étranger pourrait nous aborder et nous constaterions que nous avons échangé le poids très léger de l'administration anglaise pour le joug de l'étranger. Suivant moi, rien n'est aussi important pour le bonheur de l'Angleterre qu'une marine puissante et unique. Cet après-midi, les journaux nous ont annoncé quelque chose qui devrait réveiller le patriotisme de chacun dans notre pays, depuis Halifax jusqu'à Vancouver. Les dépêches nous disent que les princes indigènes des Indes ont offert à la marine anglaise trois superbes dreadnoughts et neuf croiseurs. L'autre jour, on nous apprenait que les états de la Malaisie qui sont sous le protectorat de l'Angleterre, avaient présenté un dreadnought à la marine impériale.

Voilà ce que les enfants noirs de l'Orient font pour l'Angleterre. Nous, les fils aux blonds cheveux, qui nous sommes vantés d'être le joyau le plus précieux de la couronne impériale, resterons-nous en arrière de l'Hindou dans ce que nous ferons pour notre empire. Je suis persuadé que l'honorable député de Vancouver (M. Stevens) verra à ce que nous soyons au moins d'un pas ou deux en avant des Hindous.

Avant de terminer, je voudrais parler de deux ou trois observations présentées par l'honorable député de Carleton (M. Carvell). Il a essayé de montrer les grands avantages que nous avons perdu en votant contre la réciprocité. Il a dit que le parti libéral avait tout perdu fors l'honneur; quelques-uns d'entre nous pensaient même qu'il ne lui en restait pas beaucoup. Il a affirmé que le prix des pommes de terre dans le Maine était de $1.45 le baril, tandis que le prix dans sa ville de Woodstock n'atteignait que $1. Connaissant parfaitement l'honorable député de Carleton, je craignis qu'il n'eût mal cité les faits et un télégramme fut envoyé à Woodstock, la ville qu'habite l'honorable député et je lirai la réponse qui a été reçue. Mon honorable ami de Portage-la-Prairie (M. Meighen) a signalé quelques-unes des erreurs dans le discours de l'honorable député et je vais donner lecture de ce télégramme pour voir s'il n'en aurait pas commis une autre.

Je comprends que M. Carvell a déclaré hier à la Chambre que les pommes de terres étaient plus chères de 45 cents par baril dans le Maine qu'au Nouveau-Brunswick. Si c'est le compte rendu exact de ce qu'il a dit, il a commis une forte erreur. Je viens de communiquer avec les plus forts expéditeurs de Bridgewater, Maine. Leur prix du jour pour les pommes de terre est exactement de 10 cents plus élevé par baril qu'à Florenceville (N.-B.), ce qui est une comparaison juste. Dans le mois passé les prix ont été à peu près les mêmes entre le Maine et le Nouveau-Brunswick. Aujourd'hui le marché est plus facile du côté américain. Notre marché est ferme.

Cela dispose du semblant d'argument avancé par l'honorable député à l'égard des bienfaits de la réciprocité dans le comté qu'il a l'honneur de représenter, comté où la culture de la pomme de terre se poursuit sur une grande échelle.

M. SINCLAIR: Quel est le nom des signataires du télégramme?

M. FOWLER: C'est celui d'une personne bien connue dans le Nouveau-Brunswick, et respectée de tous. B. F. Smith, non pas John, mais B. F.

M. D. A. LAFORTUNE (Montcalm) (texte): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté avec plaisir et intérêt l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Fowler). Ce monsieur est très éloquent; il a plaidé sa cause avec habileté et je dois l'en féliciter.

J'ai l'honneur de représenter le comté de Montcalm, une division électorale entièrement agricole; un comté anciennement très conservateur, et, je vous assure, monsieur, que j'ai eu beaucoup de difficulté à me faire réélire parce que j'avais à rencon-

trer à la fois les conservateurs et les nationalistes qui s'étaient donné la main pour faire la guerre au gouvernement de l'ancienne administration. Nous avons eu beaucoup de difficulté à faire triompher la loi de la marine votée par l'ancien Parlement.

J'entendais les conservateurs et les nationalistes crier bien fort que cette loi était une loi néfaste, une loi infâme, et que la politique du gouvernement de sir Wilfrid Laurier devait être condamnée. J'entendais surtout l'honorable député de Jacques-Cartier,—qui représente la division où j'ai l'honneur de résider—je l'entendais dire : Non, pas de marine; nous ne devons rien à l'Angleterre, absolument rien, c'est l'Angleterre qui doit nous protéger, et non pas nous protéger l'Angleterre. Et il ajoutait avec beaucoup de chagrin dans la voix· Qu'il me fait donc de la peine d'être obligé de me séparer de mon chef, parce que la politique de M. Laurier est mauvaise, mais celle de M. Borden est pire.

Plus tard, lorsque je voyais entrer dans la nouvelle administration l'homme qui avait dénoncé cette loi; l'homme qui disait que la politique de Borden était plus méchante que celle de Laurier, et qu'elle ne pouvait encore moins être acceptée, je me disais: que ce monsieur a bien changé d'opinion.

Nos adversaires disaient partout: Si le peuple condamne l'administration Laurier, si nous prenons le pouvoir, cette loi infâme sera immédiatement rappelée; elle disparaîtra complètement de nos statuts.

Je suis à me demander si elle est disparue à l'heure qu'il est. Ces messieurs devaient demander un plébiscite sur la marine; ils devaient cousulter le peuple sur cette loi. Ce plébiscite est encore à venir. Ils sont un peu comme sœur Anne qui regardait toujours mais ne voyait rien venir. On attend encore. Une chose est certaine, c'est que ces honorables messieurs qui parcouraient la province de Québec, ayant pour chef Henri Bourassa, Armand Lavergne—le chef de l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier), M. Monk, le chef de la province de Québec, ces messieurs, dis-je, parcouraient la province et nous voyions les routes couvertes de drapeaux et d'insignes, portant ces mots: A bas la marine. Il y en avait dans mon comté attachés à tous les arbres, sur toutes les routes, à la fromagerie, à la beurrerie, chez le forgeron, partout; de grandes banderolles avec ces mots: A bas la marine. On allait jusqu'à dire: Maudite marine.

Je vous assure, monsieur l'Orateur, que j'en ai arraché dans mon comté. J'avais commis l'imprudence d'aller rencontrer le chef de la bande, M. Bourassa, qui m'avait invité à aller discuter avec lui.

J'ai discuté les questions politiques avec lui, et avec ses amis qu'il avait à ses côtés, surtout le demi-chef, M. Prévost. J'étais fier de les voir tous là. L'ancien demi-chef libéral, M. Prévost, était à côté de M. Henri Bourassa. Je lui ai dit que j'étais fier de le voir, parce que cela me rappelait le temps où j'étais allé combattre pour son père, un tribun celui-là, qu'on appelait le lion du nord, et certes, il avait bien gagné cette réputation. Oh! comme c'était beau l'entendre M. Henri Bourassa dire à M. Prévost qu'il était un parjure, un boodler, il a même ajouté, un impudique, parce qu'il était revenu de la Belgique accompagné de quelques petits secrétaires, et tout le monde a compris. J'ai dit: " Vous vous trompez; j'ai fait des luttes avec M. Prévost et je sais qu'il est un brave et honnête homme, et je le crois encore. Quand vous l'accusez d'être un parjuge, un boodler et un impudique, vous êtes un misérable menteur ".

Mais les conservateurs applaudissaient bien fort; j'ai entendu celui qui a été fait ministre dernièrement, le secrétaire d'Etat. Il était à Saint-Eustache et à Saint-Henri. Comme les autres, il criait: A bas la marine. Nous n'avons pas besoin de marine, nous ne devons rien à l'Angleterre ". Et aujourd'hui, ces messieurs crient: " Vive la marine, hourra! pour la marine ". Voilà la grande sincérité de ces messieurs.

L'ancien premier ministre s'est aperçu, le 15 mai dernier, que les électeurs de la province de Québec étaient revenus de leur erreur. Ces électeurs ont su prendre leur revanche; ils le feront de nouveau aux prochaines élections générales. Nous les attendons, ces messieurs qui crient aujourd'hui en faveur de la marine. Le peuple a bonne mémoire, prenez garde, le peuple se souvient.

L'honorable député de Chambly-Verchères (M. Rainville), qui était nationaliste dans le temps, n'a-t-il pas parcouru son comté en criant partout: "A bas la marine, nous n'avons pas besoin de marine, il ne faut pas faire tuer nos enfants, il ne faut pas qu'ils servent de chair à canon, comme M. Laurier le veut."

M. Laurier était un méchant, un infâme, suivant lui, prêt à tout sacrifier pour l'Angleterre. Voilà ce que l'on disait à tous les coins de rue.

Et pour être plus certain du succès, on traînait partout M. Bourrassa, ce prétendu champion de l'autonomie provinciale, ce défenseur de tous les droits nationaux! Le parti libéral a eu le tort de les laisser faire, de les laisser verser l'injure, la calomnie et le mensonge sans les combattre. Nous les avons laissés ainsi formé l'opinion publique, et lorsque les élections générales sont venues, nous avons perdu nos meilleurs amis qui se sont faits battre. On disait partout que la loi de la marine était une loi infâme, une loi néfaste, qu'elle allait entraîner nos enfants à prendre

part à toutes les guerres de l'Angleterre, même contre le Japon et les Chinois. Voilà ce qu'ils disaient alors, mais aujourd'hui ils chantent autrement.

L'honorable député de Chambly-Verchères a abandonné tous ses anciens amis, les libéraux, les nationalistes, et maintenant c'est un vrai conservateur. Il a un drapeau à trois couleurs, un tricolore ; mais je ne sais comment ce drapeau sera à la prochaine élection, car il peut bien encore changer. Tout de même, j'ai bien peur pour son mandat.

Je vois dans le discours du trône que l'on fait dire au Gouverneur général, qu'il a été enchanté de voir la prospérité qui règne dans le pays. C'est vrai, le pays est prospère, mais si Son Altesse Royale avait parcouru le pays en 1893, en 1894, et jusqu'en 1896, je ne sais s'il aurait dit la même chose. En parcourant les villes du Canada, j'ai trouvé, dit-il, partout une grande prospérité. C'est tout le contraire de ce qui existait lorsque les conservateurs étaient au pouvoir. Alors le commerce était presque nul, partout les faillites se multipliaient, l'agriculture était négligé, les manufactures faisaient presque rien, se fermaient à bien des endroits. N'est-il pas étonnant qu'avec le même tarif, les mêmes bras, les mêmes têtes et les mêmes intelligences, la prospérité soit revenue après 1896! Comment expliquer cela? Pour moi, si avec le même tarif, le même territoire, les mêmes hommes, les mêmes bras, le même sol et les mêmes intelligences, on jouit maintenant d'une prospérité extraordinaire, si tout est changé, c'est parce que l'on a changé de chef dans l'intervalle et que pendant quinze ans, le très honorable sir Wilfrid Laurier a gouverné le pays.

Pour moi la chose est bien claire, c'est qu'on avait changé de tête dans la direction des affaires. Dans le département des Postes, par exemple, lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, le coût des lettres était de 3 centins.

M. PELLETIER: Il y avait beaucoup de lettres mortes.

M. LAFORTUNE: Oui, parce que tout le monde s'en allait aux Etats-Unis. Un gros tiers de la population avait traversé la frontière; ce n'est pas étonnant qu'on ne trouvait plus personne chez eux; tous étaient de l'autre côté de la ligne. Mais depuis l'avènement de sir Wilfrid Laurier, les lettres se délivrent régulièrement, parce que tous ces gens sont revenus des Etats-Unis en grand nombre. Cependant à cette époque, le ministère des Postes accusait déficits sur déficits chaque année. En prenant possession de ce département, le ministre des Postes du régime libéral réduisit le coût des lettres à 2 centins, et, au lieu d'avoir des déficits il y eut des surplus chaque année. Voilà quelque chose assez extraordinaire. Il faut dire que le département était bien administré, et l'honorable ministre des Postes actuel a pris ce ministère très florissant avec des surplus considérables. Aussi, je vous assure, monsieur l'Orateur, que cela ne lui coûte pas de trancher la tête de tous les employés nommés par l'ancienne administration; de mettre de pauvres familles sur le pavé. Dans mon comté, il a destitué des courriers, de pauvres gens qui travaillaient bien péniblement pour gagner leur vie; c'est un libéral, disait-il, coupons la tête. Il a destitué des maîtres de poste parce qu'ils avaient eu le malheur de voter pour moi, de pauvres gens qui occupaient ces emplois depuis vingt à trente ans.

On a envoyé un commissaire enquêteur dans mon comté—M. Bergeron,—un brave homme, un bon citoyen; mais qui avait été battu aux dernières élections, il était du mauvais côté et les gens ne voulaient plus de lui. On l'a nommé commissaire enquêteur à $15 par jour et tous ses frais de voyages, à part cela. Il a réussi à faire des semblants d'enquêtes. Avez-vous pris part à la lutte, demandait-il, avez-vous voté? Eh bien, oui, répondait le malheureux, j'ai voté, je suis libéral. C'était assez, l'enquête était finie et... dehors.

Je vous assure, monsieur l'Orateur, qu'à la prochaine lutte, l'honorable ministre des Postes aura fort à faire dans mon comté si toutefois il vient dans Montcalm. Il sait faire un bon speech, il est très capable, il a beaucoup de ressources ; mais il s'apercevra que ces destitutions ne lui porteront pas bonheur.

Dans le discours du trône, Son Altesse Royale avait bien raison de dire qu'il a trouvé le pays dans un état de grande prospérité ; seulement, il n'aurait peut-être pas été convenable pour ses conseillers s'il avait ajouté: Tout cela est dû à la bonne administration de sir Wilfrid Laurier. Le Gouverneur général a accepté le discours du trône comme il était préparé ; mais le peuple qui sait à qui est due cette grande prospérité, l'a démontrée à la dernière élection provinciale dans Québec et le démontrera davantage aux prochaines élections fédérales ; il saura rendre justice à qui justice est due.

Il s'est fait bien du travail dans le comté de Richelieu lors de la dernière élection, et je vous assure, monsieur, que s'il avait été possible d'acheter le comté, cela aurait été fait; mais il n'était pas à vendre et ils n'ont pu le livrer.

Le discours du trône dit qu'il est satisfaisant de voir l'augmentation du commerce. Cela est vrai, mais là encore il n'y a pas besoin de se demander à qui revient le mérite de cette augmentation. Au temps de l'ancienne administration con-

servatrice, nous n'avions pas de traité de commerce avec la Belgique, avec l'Allemagne, avec le Japon et la France. Tous ces traités ont été conclus par l'administration libérale, et quand on entendait les honorables députés, qui sont à la tête des affaires aujourd'hui, dire alors: Non, il n'y aura pas de traités, et M. Laurier ne réussira pas à conclure ces traités-là, ne réussira pas à agrandir notre sphère de commerce, on voit dans quelle erreur ils étaient tombés. Malgré eux, et sans leur participation, M. Laurier a réussi à démontrer à tous les électeurs qu'il savait ce qu'il faisait et qu'il étendrait nos relations commerciales avec tous les autres pays du monde. Ceci explique pourquoi le chiffre de notre commerce a tant augmenté.

Ici encore, on a oublié de dire que le mérite de tout cela revient à l'honorable chef de l'opposition, que c'est le fruit des efforts qu'il a faits.

Pourquoi avons-nous cherché à commercer avec les Etats-Unis, avons-nous passé un traité de réciprocité? Si vous aviez assisté, monsieur l'Orateur, aux assemblées tenues dans mon comté, vous auriez vu combien les électeurs approuvaient cette politique, mais vous auriez aussi entendu nos adversaires dénoncer autrefois le Gouvernement libéral de ne pas avoir rempli le programme qu'il s'était tracé à la grande convention tenue à Ottawa. M. Laurier, disaient nos adversaires, avait promis un traité de réciprocité, et maintenant où sont les promesses de M. Laurier, qui s'était engagé à faire son possible en faveur de la réciprocité? Cependant, lorsque l'ancien Gouvernement soumit à la Chambre une mesure de réciprocité, ces messieurs, qui siégeaient à votre gauche, monsieur l'Orateur, auraient dû accepter cette mesure. On croyait même qu'elle serait votée sans discussion. C'était un traité si avantageux. Ces messieurs ne pouvaient y croire, jamais ils ne s'étaient imaginés que M. Laurier pourrait obtenir des Etats-Unis un pareil traité! Aussi, n'ont-ils pas manqué de comprendre que si une pareille politique triomphait, elle ne manquerait pas de nous tenir longtemps au pouvoir. Alors ils se sont empressés de renier tout leur passé, le "standing offer", l'offre permanente, qu'ils avaient mise dans le tarif et n'ont pas voulu accepter le traité de réciprocité, eux qui s'étaient prononcés en faveur d'une telle mesure, lorsqu'elle avait été proposée par l'ancienne administration conservatrice et sir John A. Macdonald. Ces messieurs changèrent leurs plans, leurs idées d'autrefois, et crièrent: "Let well alone": Eux qui avaient dénoncé le Gouvernement libéral comme un Gouvernement mauvais, ne voulaient plus rien changer. Laissez donc les choses telles qu'elles sont, disaient-ils, tout va bien, le pays est prospère et n'a rien à demander, il n'y a rien à changer. Après avoir tant critiqué le Gouvernement libéral, voilà que ces messieurs ne voulaient plus rien toucher à ce qu'il avait fait.

Ces messieurs se sont dit ensuite: "Ce n'est pas assez, on ne pourra pas réussir avec cela." Aussi, ont-ils adopté une autre ligne de conduite. Ils en ont des plans, ces messieurs! Il faut être bien gantés pour les saisir, pour les poigner. Et ils ont crié: "La réciprocité, ce serait l'annexion." Le mot était trouvé, et ils ont réussi à convaincre ainsi, une grande partie des électeurs. Moi, j'ai cessé de faire blanchir mes chemises chez les Chinois, parce que cela pourrait bien me changer.

C'est sérieux, ces affaires-là. Il ne faut pas faire des affaires avec les nations étrangères, car cela pourrait changer le caractère! Quand on a envie d'arriver au pouvoir quand même, on sacrifie tout pour arriver à la crèche. Dans le Haut-Canada on nous a battus avec le décret "Ne Temere". On disait que Laurier était responsable, qu'il pourrait abolir ce décret s'il le voulait, mais qu'il ne le ferait pas parce qu'il était trop catholique, trop papiste. Prenons Borden, lui nous donnera bien l'abolition de cette loi!

Pourtant, l'homme le plus capable que nous ayons eu comme ministre de la Justice, le jurisconsulte le plus éminent qui ait passé par ce département, je veux parler de M. Aylesworth, après avoir bien mûri la chose, a donné son opinion, sur le "Ne Temere". Il a constaté que c'était du ressort exclusif des provinces, et que ce Parlement n'avait aucune juridiction.

Plus tard son successeur, un ancien juge de la cour supérieure, un homme éminent lui aussi, le présent ministre de la Justice a, à son tour, examiné la question, et son chef et lui ont confirmé l'opinion donnée par M. Aylesworth, parce qu'elle était la seule vraie, la seule bonne. Mais il paraît que l'on avait promis dans Ontario que si l'administration conservatrice arrivait au pouvoir on y verrait, et on ne savait pas comment tenir parole. On s'est dit que s'il y avait doute et que, peut-être, il y en avait, on soumettrait la queston à la cour suprême. C'est ce qu'on a fait. Quand cette cour aurait décidé la question, on porterait la chose devant le conseil privé, et c'est encore ce que l'on a fait.

L'honorable M. Laurier et son ministre de la Justice, après avoir décidé la chose sans qu'il en coûtât un sou au pays, peuvent demander maintenant à la nouvelle administration ce qu'il en coûte pour avoir le même jugement. J'ai hâte de voir les mémoires de frais de tous les avocats qui ont été retenus dans cette fameuse cause, soit par les différents gouvernements des

provinces, soit par le Gouvernement fédéral lui-même. Et tout cela pour savoir s'il y avait un doute. J'ai confiance dans le jugement du ministre de la Justice (M. Doherty), de même que dans celui de l'honorable premier ministre. Mais il fallait faire gagner quelque chose aux amis et donner un peu satisfaction à ceux qui l'avaient tant demandé. Ils vont revenir encore. Le Gouvernement n'est pas libéré de ces messieurs. On va demander, paraît-il, durant la présente session, d'insérer dans le Code crimiel une disposition allant à dire que si quelqu'un empêche le mariage entre catholiques et protestants, cela constituera un crime. Va-t-on encore référer tout cela à la cour suprême et au conseil privé? Cela est bien possible, parce que les promesses qui ont été faites, le Gouvernement est bien tenu de les racheter. Je dois dire cependant que si ces honorables messieurs continuent à référer toutes les questions qui viendront devant la Chambre à la cour suprême ou au conseil privé, je plains leurs surplus à la fin de l'année. Quand ils auront payé tous les commissaires enquêteurs qui ont été engagés depuis qu'ils sont au pouvoir, et toutes ces autres folles dépenses, il pourrait bien se faire que nos surplus n'atteindraient pas annuellement le chiffre de 25 à 30 millions comme au temps de l'ancienne administration.

En parlant de l'augmentation des recettes du Canada, lesquelles s'accroissent encore, on a oublié de dire pourquoi. On a oublié de dire les efforts de l'ancien gouvernement pour développer une branche de notre commerce qui a considérablement augmenté. C'est celle qui relève du ministère de l'Agriculture.

Dans le cabinet de l'ancienne administration il y avait à la tête de ce département un homme pratique, un homme supérieur, un cultivateur qui connaissait son affaire; je veux parler de l'honorable M. Fisher. Grâce à lui, l'exportation de nos produits agricoles a considérablement augmenté. En cultivateur pratique, il a opéré des réformes considérables. Il a fait installer à bord des bateaux des glacières pour transporter le fromage, le beurre et tous ces autres produits périssables. Grâce à ses connaissances pratiques, on a réussi à donner un essor tel à notre agriculture, que les cultivateurs de n'importe quelle province du Dominion trouvent la juste rémunération pour le travail qu'ils font sur leurs fermes.

Le discours du trône nous parle de l'augmentation de l'immigration. Autrefois, les conservateurs nous disaient: Vous amenez dans notre pays une immigration malsaine; vous dépensez de l'argent inutilement; c'est un scandale de voir l'argent dépensé pour faire venir au pays une telle classe d'immigrants. Aujourd'hui, c'est-à-dire depuis qu'ils sont au pouvoir, nous n'entendons pas un mot de reproche, tout va bien, l'immigration augmente.

Voilà leur grande sincérité. Je sais bien, j'ai expérience de la chose, étant substitut du procureur général à Montréal depuis nombre d'années, la plus grande cour criminelle du pays probablement; je sais bien, dis-je, qu'il entre au pays des gens qui ne méritent pas d'y venir. Mais on ne choisit pas les immigrants comme on choisit les framboises; prendre seulement celles qui sont mûres et rejeter les autres. On ne fait pas une enquête sur leurs antécédents; et ces gens-là ne sont pas pressés de nous dire: Je suis un voleur, ou un assassin, un faussaire ou un incendiaire. Ces gens-là se cachent, ils changent leur nom pour tromper la vigilance de ceux qui sont chargés de veiller sur eux. Mais lorsque nous nous sommes aperçus qu'il y avait des abus; lorsque nous avons découvert qu'il y avait des gens qui ne devaient pas entrer dans le pays, le gouvernement Laurier a pris l'initiative de changer la loi, en décrétant que s'il y avait des immigrants qui ne sont pas dignes d'entrer dans le pays, dans les deux années qui suivent leur arrivée ici, nous aurions le droit de les renvoyer chez eux aux dépens de ceux qui les avaient amenés.

Le cas se présente presque tous les jours. Ces individus sont condamnés par les tribunaux, et après leur sortis du pénitencier, un ordre péremptoire est donné de les renvoyer dans leur pays respectif.

Est-ce que les honorables messieurs de la droite n'ont pas constaté que le gouvernement libéral avait rectifié, dans nos lois criminelles, ce que les conservateurs ont critiqué. J'entendais l'honorable député de Jacques-Cartier dire, à une assemblée publique: Quand on pense, messieurs les électeurs, que Laurier et ses collègues laissent entrer dans le pays des doukobors, des hommes qui attendent encore le Messie; des hommes qui parcourent les territoires de l'Ouest presque nus; quand on pense que Laurier paye même pour les faire venir! Que c'est donc déplorable, messieurs, que c'est donc pénible de voir des gens si mal gouverner le pays...

Eh bien, il n'a pas gouverné longtemps lui. J'ai été bien surpris de le voir entrer dans le cabinet; mais j'ai été encore plus surpris de l'en voir sortir, parce qu'il avait dit qu'il était boulonné, rivé, cadenassé et enchaîné à son siège. Eh bien, j'ai beau regarder, je ne vois pas les chaînes ni les cadenas. Il a tout apporté avec lui. J'ai hâte de le voir revenir bientôt. Et il ajoutait, toujours à cette même assemblée: Quand on pense que Lafortune soutient ces gens-là; lui qui est un de mes électeurs, que c'est donc pénible de le voir en si mau-

vaise compagnie. Eh bien! je lui dirai que c'était bien pénible de le voir entrer dans le nouveau cabinet, lui qui disait presqu'en pleurant: Qu'il me fait donc de la peine d'être obligé de me séparer de mon chef; mais mon chef a une politique pire que celle de Laurier.

Cependant il est entré dans le cabinet. Il s'y rive, il s'y boulonne, il s'y cadenasse. Je le pensais là pour longtemps. Mais non, tout à coup, il s'éveille, il se fâche, brise le cadenas, enlève la chaîne et il se sauve.

Il s'est dit: Il y en a bien d'autres qui me remplaceront. Il y a eu changement de portefeuille. Les Travaux publics sont passés à un homme qui vient de bien loin. Le plus beau portefeuille de l'administration est passé à un autre et celui qui a succédé à M. Monk a pris le plus petit portefeuille. Savoir si les électeurs seront contents du changement. Ceux de Richelieu ne paraissent pas l'avoir été.

J'aurais bien aimé à rencontrer l'honorable ministre des Postes à Richelieu. Il n'a pas osé le faire, et pourtant il n'a peur de rien, car il ne doute de rien. Je sais qu'il a de l'expérience, de la valeur, parce qu'après tout on n'entre pas dans un gouvernement parce que l'on vaut rien. C'est la manière que l'on entre que je n'aime point. Il est vrai qu'il avait un tout jeune homme comme chef dans la personne de M. Armand Lavergne, qui est beaucoup plus jeune que lui. Pour moi, j'avoue que je ne servirais pas sous un jeune homme. Aussi le mariage n'a pas duré longtemps.

L'honorable ministre a perdu la bonne amitié de son ancien chef, M. Lavergne. Celui-ci l'a invité, mais il n'a pas eu la vaillance d'accepter, il n'a pas osé aller discuter la politique avec M. Lavergne. Je ne dis pas qu'il a eu peur. Le mariage est donc rompu, mais ce divorce ne passera pas au Sénat. C'est la loi du "Ne Temere" qui va régler ce'a.

Je dis que ces mariages-là sont mal assortis. Lorsque vous vous disiez nationaliste c'était simplement pour battre sir Wilfrid Laurier. Vous saviez que dans Ontario, cela ne prendrait pas, aussi ne l'a-t-on pas dit; on n'a parlé que du "Ne Temere". Dans la province de Québec, c'est la marine que l'on a combattue.

Voilà comment on a réussi à renverser l'ancien gouvernement. Laurier a fait passer la loi du "Ne Temere" criait-on dans Ontario, et dans Québec on criait à la guerre. Ceux qui sont bien désappointés, je vous l'assure, ce sont nos bons curés de la campagne, eux qui avaient une confiance illimitée dans la parole donnée par M. Henri Bourassa.

L'ancien Gouvernement n'avait-il pas sacrifié les droits de la minorité dans la question des écoles du Manitoba? Laurier n'avait-il pas sacrifié les droits des catholiques au Manitoba? D'un mot, disait-on, il pouvait régler cette question. Je crois encore entendre l'honorable ministre de l'Intérieur, (M. Nantel), crier: Si nos amis reviennent au pouvoir, la question des écoles sera bien vite réglée, je verserai mon sang pour la faire régler." Il n'a pas beaucoup versé de sang, pas même un demiard. Il n'y a pas de danger! Une fois rendu au pouvoir, on n'a plus entendu parler de cette question.

M. Monk ne disait-il pas en Chambre que cette question des écoles était réglée, et qu'elle l'avait été par le parti libéral, par le règlement Greenway-Laurier. Est-ce de la sincérité, cela? Ce règlement, je l'ai approuvé dans le temps, disait-il, et cependant, lui, M. Monk, n'a-t-il pas toujours fait la guerre à sir Wilfrid Laurier, ne l'a-t-il pas accusé d'avoir sacrifié les droits des catholiques du Manitoba. La nouvelle administration n'a pas même été capable de donner aux catholiques du Manitoba ce que sir Wilfrid Laurier a donné aux catholiques de la Saskatchewan et de l'Alberta.

Il était nécessaire que le chef de l'opposition tombât du pouvoir.

Pourquoi? Afin que pleine justice lui fût rendue de son vivant. Il a constaté que ses adversaires eux-mêmes ont été obligés de lui rendre pleine et entière justice. C'est assez rare qu'une telle justice soit rendue du vivant d'un homme public. S'il en avait été autrement, l'histoire aurait peut-être écrit une page bien noire sur son compte, puisque tout le clergé s'accordait à dire qu'il avait été un traître. Ses adversaires, une fois au pouvoir, ont été obligés de lui donner un bon certificat, ce qui arrive assez rarement.

Mais les nationalistes. . . Je ne sais s'il y en a encore, il faudrait prendre un fanal pour les trouver. C'est comme après les luttes électorales, tout le monde a voté pour nous. Ceux qui nous ont le plus combattus sont les premiers à crier "Hourra! nous avons gagné, venez prendre un coup."

Les nationalistes de l'ancienne époque, mais on a de la misère à les retrouver, ils ne veulent plus s'appeler ainsi. Lorsque M. Henri Bourassa demandait aux gens dans les assemblées de lever les mains, tous les bons nationalistes les levaient. Dans ce temps-là tout le monde était nationaliste.

Ils criaient: Vive le nationalisme. Aujourd'hui si Bourassa entrait ici et leur demandait de se lever, il n'y en aurait pas beaucoup qui se lèveraient. Ils sont rares les nationalistes à la Chambre. C'était bon avant le 21 septembre; mais maintenant on crie: Vive les conservateurs.

Et quand on voit des libéraux qui criaient bien fort, qui soutenaient l'administration de sir Wilfrid Laurer comme le député de Chambly-Verchères qui fut libé-

ral, qui descend d'une famille libérale, mais qui, maintenant qu'il est au pouvoir, ne veut plus qu'on le dise libéral; quand je l'entendais dire l'autre jour, qu'il regrettait d'avoir été libéral; peut-on croire à sa sincérité? Je me rappelle fort bien qu'il criait comme un demi-chef, il n'y a pas longtemps encore, dans nos comités politiques: vive Laurier. Aujourd'hui, il déclare que tout ce que Laurier a fait, c'est de la blague.

M. LEMIEUX: Il est à la crèche.

M. LAFORTUNE: Je ne dis pas cela parce que cela pourrait le faire fâcher, et nous sommes encore bons amis; mais je dirai que cela me fait de la peine de voir ce jeune homme si bien parti si mal tourner. Si le Gouvernement tombait aujourd'hui, j'ai confiance qu'il reviendrait avec nous, cela ne prendrait pas grand temps, si on lui faisait un petit clin d'œil, je crois qu'il reviendrait facilement.

Le discours du trône parle encore d'abondantes moissons. J'entendais mes adversaires d'autrefois dire: Oh, le pays est prospère, cela va bien, mais les libéraux prétendent que c'est Laurier qui fait la pluie et le beau temps; qu'il est en rapport avec la divine Providence. Eh bien! si la Providence avait quelque chose à faire, elle l'a certainement bien traité. Mais la Providence change souvent. Vous allez voir, messieurs, que la Providence ne vous protégera pas longtemps parce que vous manquez de base à votre édifice; parce que vous avez bâti sur le sable et vous tomberez avant longtemps.

M. NANTEL: C'est la grâce que je vous souhaite.

M. LAFORTUNE: J'entends l'honorable député de Terrebonne dire: C'est la grâce que je vous souhaite. Je puis lui répondre: Vous verrez que les électeurs de votre comté, quand ils vous demanderont compte de votre changement de front, à propos de la marine, ne vous diront pas: C'est la grâce que je vous souhaite, mais ils vous diront peut-être: Allez-vous en chez vous.

J'entends les chefs conservateurs dire: Cette grande prospérité n'est pas due à Laurier; elle est due plutôt aux conservateurs de l'ancienne administration, alors qu'on voyait la banqueroute partout

En arrivant aux affaires, sir Wilfrid Laurier a été obligé de frapper un grand coup. Il a bouché la chantepleure et a mis des cercles au baril qui coulait, et par là même a mis fin au régime des déficits. Ce n'était pas dû à lui, c'était dû à la Providence, disait l'ancien chef conservateur, M. Taillon, avec une pointe d'ironie.

J'ai des fermes moi, et si je disais à mes employés: Ne faites pas de labours ce printemps, on aura de la récolte quand même. croit-on que la Providence viendrait à mon secours.

Quand j'entends les nouveaux ministres dire que le pays est prospère, les moissons sont abondantes, les recettes sont considérables, je suis tenté de leur répliquer de suite: Vous n'êtes que les continuateurs de cette politique de prospérité qu'a créée le gouvernement Laurier.

Le discours du trône mentionne encore un traité de commerce avec les Indes Occidentales. En voilà une grosse affaire. C'est l'ancien ministre des Finances (M. Foster) qui a découvert cela. C'est un homme de valeur, mais qui n'a pas aujourd'hui la confiance de ses amis comme autrefois. Il m'a fait peine de le voir mettre de côté au ministère des Finances pour offrir ce portefeuille à un homme qui n'avait jamais siégé dans cette Chambre, et à un libéral encore! Ce qu'il devait être content de voir l'honorable M. White prendre son portefeuille!

L'ancien ministre des Finances a un peu cherché ce qu'il a eu. Il n'a pas toujours suivi la ligne droite, ses amis l'ont mis de côté pour prendre un libéral et le mettre à sa place au ministère des Finances. Il est vrai que ce dernier était de Toronto, et les grands industriels avaient peut-être besoin de lui pour pousser leurs affaires. Toutefois si j'avais été à la place de M. Foster, cela m'aurait fait de la peine. Il n'y a pas de doute qu'il a dû grogner un peu fort.

Le pays est si prospère, paraît-il, que l'on va demander à cette Chambre de voter des millions. On ne sait pas le nombre, l'enfant n'est pas encore baptisé. A la campagne on retarde quelquefois deux ou trois jours pour porter les enfants au baptême, quand les chemins sont mauvais. Mais ici, cela prend bien du temps avant que ce bill soit déposé devant la Chambre. J'ai hâte d'en voir le chiffre. On parle de trente, quarante et même cinquante millions. Quant à prendre du galon on n'en saurait trop prendre.

Je ne sais pas si on va dire là, encore comme disaient autrefois les nationalistes: A bas la marine, pas de contribution. Je vois l'honorable M. Monk d'un côté; les autres messieurs n'ayant pas les mêmes opinions sur ce point, votant les uns contre les autres. Cela n'est pas étonnant, le parti conservateur a trois programmes, un pour Ontario, un pour Québec et un pour les nationalistes.

L'honorable ministre de la Justice (M Doherty) a été sérieux et conséquent jusqu'au bout. Il n'a pas changé d'opinion. Voilà pourquoi l'honorable premier ministre l'a amené avec lui dans sa tournée des provinces. Il a lâché M. Monk parce qu'il ne pouvait pas le montrer dans les autres provinces. Il a pris le ministre de la Justice, parce qu'il était digne d'entrer dans le cabinet, parce qu'il n'a jamais différé d'opinion avec son chef. Mais les autres qui sont entrés dans

le cabinet, je n'aime pas trop en parler.

De voir entrer des gens dans un cabinet qu'ils ont condamné, je n'aime pas cela, et je me demande quel marché a pu bien être conclu. On ne le saura jamais peut-être. Comment se fait-il que les nationalistes soient devenus si doux, si conciliants? Quel marché les a donc ainsi changés? Il y en a déjà un de sorti, et peut-être que les autres ne tarderont pas à le faire.

M. Armand Lavergne n'a pas encore réussi à rencontrer le ministre des Postes. M. Lavergne est jeune et bouillant, c'est un jeune homme de valeur et d'avenir. Je suis certain qu'il va conter cela au ministre des Postes. Il ne manquera pas de lui demander comment il se fait qu'il l'ait abandonné. Je serais chagrin de voir le ministre des Postes malmené. Bien des gens cependant le traitent de renégat. Ce n'est pas joli, cela. Vous êtes un renégat, c'est M. Armand Lavergne qui l'a dit, et d'autres après lui.

M. PELLETIER: Il l'a dit de d'autres avant moi.

M. LAFORTUNE.—Mais deux noirs ne font pas un blanc, comme deux renégats ne font pas un honnête homme. Cela n'étonne pas l'honorable ministre des Postes, et pourtant ce n'est pas joli de s'entendre dire que l'on est un renégat. C'est moi, dit M. Lavergne, qui vous ai fait choisir comme ministre. Il doit bien regretter les efforts qu'il a fait en faveur d'un renégat, d'un sans-cœur et d'une girouette politique, comme il appelle l'honorable ministre.

L'honorable ministre n'a pas accepté d'aller à l'assemblée à laquelle M. Lavergne l'avait invité. Mais ils se rencontreront, M. Lavergne et lui ; j'irai à cette assemblée-là les voir, car ce sera drôle de les voir pris tous les deux. Je ne voudrais pas garder un portefeuille lorsque mon chef me traiterait de renégat, lorsqu'il dirait que je suis un sans-cœur.

Si l'honorable député disait à votre humble serviteur: "Venez dans le comté de Montcalm discuter votre conduite comme ministre," ma démission serait vite donnée. Qu'un seul parmi vous dise que je me suis fait élire dans Montcalm sous de faux prétextes, et je démissionnerai de suite; je vous assure que cela ne prendra pas goût de tinette. Venez devant l'électorat avec moi et on va voir quel est le rénégat, le sans-cœur.

L'honorable député de Chambly-Verchères est allé parler dans une paroisse où sont les ancêtres de ma femme, et si vous y retournez vous verrez comment vous serez reçu, vous constaterez que vous ne serez pas capable de vous faire réélire.

M. LAFORTUNE.

M. RAINVILLE: Ces électeurs ont voté pour moi, et ils voteront encore.

M. LAFORTUNE: Vous vous trompez, et vous le verrez. On peut tromper une fois de braves gens, mais non pas deux. L'honorable député a trompé les électeurs, mais la chose ne se répétera pas, soyez en certain.

On emprisonne un pauvre homme qui a volé cinq deniers à son voisin, et on volerait les comtés d'un pays important comme le nôtre par de fausses déclarations, et cela impunément! La chose est impossible. Je le dis à l'honorable député, il peut être certain que la chose ne se répétera pas.

Il a battu un homme de talent, un citoyen respectable, l'ancien député, M. Victor Geoffrion, un homme d'honneur, un savant. Il a réussi à le battre en s'alliant aux nationalistes. Il a réussi à faire croire aux électeurs que la politique de M. Laurier n'était pas bonne; qu'elle entraînait le pays dans des dépenses exagérées, que leurs enfants seraient trainés à la guerre et qu'ils ne seraient à l'avenir que de la chair à canon.

Avec toutes ces dénonciations mensongères, ces messieurs ont crée une opinion publique fausse, un courant sérieux, et le jour de la votation, on s'est aperçu que la population avait cru toutes ces fausses déclarations. Mais le jour de la rétribution n'est pas éloigné. Quand viendra le temps, il vous faudra rendre un compte fidèle de votre conduite avec pièces justificatives à appui, sinon gare à vous.

M. RAINVILLE: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question?

M. LAFORTUNE: Je n'ai pas le temps de répondre. Laissez-moi finir, et restez tranquille.

L'honorable député est venu dans ma paroisse natale avec plusieurs nationalistes, mais les électeurs n'ont pas voulu l'entendre.

M. RAINVILLE: C'est vous qui m'avez empêché de parler.

M. LAFORTUNE: Les électeurs ont refusé de vous entendre et vous avez dû revenir bredouille.

Le Gouvernement a laissé partir M. Monk, et il va nous demander de souscrire des millions, d'emprunter des millions de l'Angleterre pour donner à l'Angleterre, millions sur lesquels nous paverons l'intérêt. Est-ce là une bonne transaction? Aller demander à la mère patrie de nous prêter de l'argent pour le lui remettre sous forme de contribution, est-ce assez beau? Cela va bien payer les Canadiens! Mais il sera difficile de faire accepter une telle politique au peuple.

La marine projetée par l'ancienne administration devait être canadienne, mais nos

adversaires disaient qu'elle n'était pas nécessaire. Malgré leurs dénonciations les électeurs ont eu confiance dans l'habilité de sir Wilfrid Laurier, et nous avons réussi à nous faire réélire. Il est vrai qu'un grand nombre parmi nous sont tombés sur le champ de bataille, mais j'ai réussi à faire comprendre aux électeurs de Montcalm que c'était des calomnies inventées par nos adversaires pour arriver au pouvoir.

Les électeurs nous disaient: Mais, comment se fait-il que des hommes de valeur comme Bourassa, Monk, le député de Chambly-Verchères et les autres nationalistes, comment se fait-il que ces messieurs parcourent la province et crient partout que ce n'est pas nécessaire et que vous ne leur répondez pas? Vous êtes invités aux assemblés des nationalistes et vous n'allez pas les rencontrer?

Voilà pourquoi les électeurs ont cru dans la sincérité de leurs déclarations, de leur bonne foi apparente. Je répondais: Si les nationalistes se permettaient de mettre les pieds dans mon comté, Lafortune serait là. Et je n'ai pas eu peur de les rencontrer.

M. RAINVILLE: Seul?

M. LAFORTUNE: Certainement seul. C'était suffisant. Et lorsque M. Bourassa est venu à Sainte-Julienne avec ses nationalistes, je n'étais pas seul. Le malheur, c'est que nous avons laissé faire ces messieurs sans les rencontrer. Ils sont venus à Chertsey, devant une assemblée de dix milles personnes. A les entendre, Bourassa ne devait faire qu'une bouchée de moi. Et c'est ce jour-là que j'ai gagné mon élection.

Il y a un autre de ces messieurs qui est venu une fois travailler à mon élection et me l'a fait perdre. C'était mon principal orateur à une grande assemblée à Sainte-Julienne. Je veux parler de l'honorable ministre des Postes actuel. Dans ce temps-là, il n'était ni nationaliste, ni conservateur. Il était libéral, sous l'administration Mercier. Il fut très èloquent ce jour-là, j'étais fier de l'avoir avec moi, mais j'ai été battu.

Les temps sont bien changés. L'honorable ministre des Postes change de temps en temps de parti. J'espère qu'il reviendra encore avec nous. Dans ce temps-là, il était libéral; plus tard il devenait nationaliste, et plus tard, encore conservateur. Que sera-t-il avant longtemps? Dieu le sait; mais qu'il ne revienne plus dans mon comté, parce que je serais battu.

Nous avons réussi à convaincre les électeurs qu'il fallait une marine canadienne sous le contrôle du Gouvernement canadien; marine qui serait construite par les Canadiens, avec notre fer, nos aciers, notre bois et pas nos propres ouvriers. Nous avons fait voir qu'en votant des millions pour construire des vaisseaux, il n'y aurait qu'un déplacement de fonds. Le cultivateur qui achète une terre, qu'il paye dix mille dollars, n'est pas plus pauvre, le soir, parce qu'il a reçu l'équivalent de son argent.

Les nationalistes avaient tellement trompé l'opinion publique, ils avaient tellement donné dans l'erreur, qu'il fallait un travail sérieux pour ramener l'opinion. Moi pour un, ils m'ont rendu malade; j'ai failli en mourir. Ils ont dépensé au moins vingt mille dollars pour me battre. Bourassa avait juré ma perte. Ils m'ont tenu sur le " Pont d'Avignon " pendant deux ans, me disant toutes espèces d'injures. Je n'avais pas de journal pour me défendre. Bourassa avait son journal et il me jetait l'injure du matin au soir. Cependant, le plus beau jour de ma vie a été celui où je l'ai rencontré sur un terrain neutre. Je vous assure qu'il a passé le quart d'heure de Rabelais; il a trouvé le temps long.

Ces messieurs disent aujourd'hui qu'il y a urgence—*emergency*. Ils ont envoyé quelques-uns d'entre eux en Allemagne pour y chercher la fontaine de Jouvence, et ils ont trouvé la guerre. Ils sont cependant revenus pleins de santé. Mais avant de revenir au pays, ils se sont imaginés de dire aux Canadiens: Il y a de la guerre dans l'air; il faut donner des millions pour secourir l'Angleterre.

N'est-ce pas pénible pour l'Angleterre ? Elle, la reine du monde; l'Angleterre la plus puissante organisation de l'univers. Venir dire ici, par la bouche du premier ministre, qu'elle a besoin d'un cadeau, que sans cela son existence est en danger; est-ce assez pénible pour les Anglais qui sont si orgueilleux, si fiers! Le Canada va nous donner un cadeau, sinon notre existence est en danger.

A qui faire accroire cela? Quel est le Canadien qui va prendre du stock dans une pareille assertion? Non, l'Angleterre n'a pas besoin de notre argent. Les journaux nous disent que ce qui a été fait l'a été à la demande de l'honorable premier ministre qui aurait dit : "Faites-moi un mémoire de ce que vous voulez, et vous l'aurez."

L'ancien ministre des Travaux publics, nous a dit que nous avons des canaux à creuser, de grandes ressources à exploiter, un commerce à accroître et surtout la construction immédiate du canal de la baie Georgienne. Il ne faudra pas moins de deux cents millions de dollars, disait M. Monk, pour creuser ce canal. Il est parti emportant avec lui le canal, car on n'en entend plus parler.

Que disaient ces messieurs du chemin de fer de la baie d'Hudson? Ils prétendaient que c'étaient des millions dépensés inutilement, et maintenant ils se félicitent de cette entreprise, oubliant de dire qu'elle a été préparée et commencée par

le gouvernement libéral. On ne voulait pas plus du chemin de fer de la baie d'Hudson que de la marine. Tout ce que l'ancien Gouvernement a fait, il l'a fait après avoir réfléchi mûrement, après avoir bien pesé toute chose. L'ancien premier ministre ne procédait pas à la légère, ni imprudemment. Il a prouvé qu'il était le plus grand homme d'Etat de son pays et peut-être des autres pays. Partout où il a passé, il a été pour nous un sujet d'orgueil et de gloire, et quand il a cessé d'être premier ministre, il n'a pas cessé d'être ce qu'il a toujours été. Il reste encore aujourd'hui la plus grande figure politique dans cette Chambre.

Il est urgent, dit-on, de soutenir la mère patrie, mais le plébiscite, qu'en faites-vous? Je ne vois plus ces nationalistes qui criaient si fort pour le plébiscite. Quand on en parle aujourd'hui cela à l'air de les fatiguer. Pourtant autrefois ils se plaisaient tant à nous parler de ce plébiscite. Pourquoi donc n'en parlent-ils plus? Pourquoi n'y reviennent-ils pas et n'insistent-ils pas pour l'avoir, eux qui étaient si violents autrefois. Est-ce qu'ils boudent? Je ne sais, ce qui se passe.

Je ne voterai pas un denier sous forme de contribution, parce que je suis convaincu que l'Angleterre n'a pas besoin de notre argent. Je ne voterai pas un denier, si ce n'est pour exécuter la résolution votée le 29 mars 1909, qui donne sanction à notre politique.

Nous avons exécuté cette résolution en achetant deux vaisseaux et en prenant l'obligation, à la face du pays, de construire quelques vaisseaux suivant les besoins, mais toujours à la condition que ces vaisseaux ne partiraient pas pour la guerre avant que le Parlement canadien convoqué spécialement pour cette fin eût autorisé ce départ, que ces vaisseaux fussent construits au Canada avec du travail canadien. Tout cela a été fait ou devait l'être.

Quand j'entends parler de loyauté, cela m'amuse. Est-il nécessaire de dire que les Canadiens français sont loyaux? Non, il n'est pas nécessaire de dire ces choses-là. Quand j'entends un homme me dire: "Moi, je suis un honnête homme," une telle déclaration me fait peur. Pourquoi donc dire que nous sommes loyaux? Est-ce que notre loyauté n'est pas inscrite à toutes les pages de l'histoire de notre pays? Trouvez-moi donc un fait qui indique que les Canadiens français ont manqué de loyauté.

Je ne vois pas comment on pourra justifier la contribution que l'on veut donner. Cette contribution n'est pas nécessaire, l'Angleterre rougirait de honte d'entendre une colonie discuter et proclamer par un vote qu'elle a besoin de nos ressources, de notre protection pour conserver la suprématie dans le monde politique. Serait-il juste de prendre l'argent des Canadiens

lorsque nous avons tant de besoins à satisfaire, tant de choses à faire, lorsqu'il nous faut construire nos chemins de fer, nos canaux, exploiter notre territoire et tant de travaux publics à exécuter? Emprunter pour faire un cadeau, ce serait là un plaisir qui appauvrirait le pays, puisque nous n'aurions que la satisfaction de payer l'intérêt.

Je vois les députés à la droite qui paraissent fatigués. Ils feraient mieux d'aller se coucher, car j'en ai encore pour quelque temps. Si l'honorable député croit que la séance s'est assez prolongée, qu'il me permette de proposer le renvoi.

M. PELLETIER: Si l'honorable député en a pour longtemps, il ferait mieux de proposer le renvoi.

M. LAFORTUNE.—Oui, j'en ai encore pour quelque temps. Je ne parle pas souvent, aussi permettez-moi de proposer le renvoi.

(Sur motion de M. Lafortune, la suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.)

Sur motion de M. Pelletier, la Chambre lève sa séance à onze heures et dix minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, le 2 décembre 1912.

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

COMITES PERMANENTS.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre) présente le rapport du comité spécial chargé de préparer et soumettre, avec toute la diligence possible, les noms des membres qui doivent faire partie des comités permanents au cours de la présente session. Ce rapport est ainsi conçu:

N° 1.

PRIVILEGES ET ELECTIONS.

Messieurs:

Aikins,	Coderre,
Barker,	Crothers,
Barnard,	Demers,
Bennett (Calgary),	Devlin,
Bennett (Simcoe),	Doherty,
Blondin,	Fowler,
Borden,	Fripp,
Boys,	German,
Bristol,	Kay,
Brown,	Lafortune,
Bureau,	Lamarche,
Carvell,	Lancaster,
Charlton,	Lapointe (Kamouraska),
Chisholm (Antigonish),	Lemieux),

Maclean (Halifax),
Marcile (Bagot),
Munson,
Nickle,
Northrup,
Porter,
Rainville,
Robidoux,
Ross,
Sévigny,
Thomson (Qu'Appelle),
Tremain, et
Wilson (Laval).—41.

N° 2.

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TELEGRAPHIQUES.

Messieurs:

Achim,
Aikins,
Armstrong (Lambton),
Arthurs,
Baker,
Barker,
Barnard,
Barrette,
Béland,
Bellemare,
Bennett (Calgary),
Bennett (Simcoe),
Bickerdike,
Blain,
Boivin,
Boyce,
Boyer,
Boys,
Brabazon,
Bradbury,
Bristol,
Buchanan,
Carroll,
Cash,
Charlton,
Clare,
Clark (Red-Deer),
Clements,
Cochrane,
Crocket,
Cruise
Currie,
Delisle,
Devlin,
Donnelly,
Douglas,
Edwards,
Elliott,
Emmerson,
Ethier,
Forget (sir Rodolphe),
Fripp,
Gauthier (Gaspé),
Gauvreau,
German,
Girard,
Gordon,
Graham,
Green,
Guilbault,
Guthrie,
Haggart,
Hartt,
Henderson,
Hepburn,
Jameson,
Kemp,
Knowles,
Lachance,
Lalor,
Lamarche,
Lancaster,
Lanctôt,
Lapointe (Kamouraska),
Lapointe (Montréal, St. J.),
Law,
Lemieux,
L'Espérance,
Macdonald,
Macdonnell,
Maclean (York, O.),
MacNutt,
McCraney,
McCrea,
McCurdy,
McKay,
McKenzie,
McLean (Queens, I. P.-E.),
McLean (Sunbury),
Marshall,
Martin (Régina),
Middlebro,
Molloy,
Monk,
Morphy,
Neely,
Nesbitt,
Nickle,
Northrup,
Oliver,
Paquet,
Pelletier,
Pugsley,
Rhodes,
Schaffner,
Sévigny,
Sharpe (Lisgar),
Sharpe (Ontario),
Smith,
Smyth,
Stanfield,
Stevens,
Sutherland,
Taylor,
Thomson (Qu'Appelle),
Thornton,
Tobin,
Tremain,
Turgeon,
Turriff,
Wallace,
Weichel,
White (Renfrew),
White (Victoria, Alta.),
Wilson (Laval),
Wilson (Wentworth), et
Wright.—119.

Et que le quorum dudit comité se compose de vingt-cinq membres.

N° 3.

BILLS D'INTERET PRIVE.

Messieurs:

Ames,
Armstrong, (York, O),
Ball,
Boulay,
Bourassa,
Boyce,
Boyer,
Boys,
Bristol,
Broder,
Bureau,
Burnham,
Carrick,
Carvell,
Clare,
Clarke (Wellington),
Crocket,
Davidson,
Devlin,
Elson,
Ethier,
Forget (sir Rodolphe),
Fripp,
Gauthier (St. Hyacinthe),
Gauvreau,
Girard,
Gordon,
Guthrie,
Hepburn,
Hughes (Victoria),
Jameson,
Kemp,
Knowles,
Lachance.
Lamarche,
Lavallée,
Macdonnell,
McLean (Sunbury),
McMillan,
Marcil (Bonaventure),
Martin (Montréal, Ste-M.),
Mondou,
Morrison,
Murphy,
Pacaud,
Papineau,
Paul,
Porter,
Proulx,
Reid (Grenville),
Robb,
Ross,
Sharpe (Ontario),
Shepherd,
Steele,
Stewart (Hamilton),
Thoburn,
Tobin,
Turriff,
Walker, et
White (Renfrew).—60.

Et que le quorum dudit comité se compose de dix membres.

N° 4.

ORDRES PERMANENTS.

Messieurs:

Achim,
Alguire,
Armstrong (Lambton),
Barrette,
Best,
Boulay,
Brown,
Burrell,
Chabot,
Clare,
Cromwell,
Doherty,
Elson,
Fortier,
Hazen,
Knowles,
Kyte,
Maclean (York, O.),
MacNutt,
McCoig,
McCraney,
Marcile (Bagot),
Michaud,
Paquet,
Paul,
Reid (Ristigouche),
Rhodes,
Roche,
Séguin,
Sharpe (Lisgar),
Stanfield,
Turgeon,
Verville, et
White (Leeds).—34.

Et que le quorum dudit comité se compose de setp membres.

N° 5.

IMPRESSIONS.

Messieurs:

Beattie,
Bickerdike,
Bowman,
Brabazon,

Brouillard,
Cash,
Chabot,
Clark (Bruce),
Clarke (Wellington),
Currie,
Douglas,
Elliot,
Lavallée,
L'Espérance,
Martin (Montreal, Ste. M.),
Middlebro,
Murphy,
Nantel,
Nicholson,
Roche,
Stevens,
Verville,
White (Victoria, Alta.), et
Wilson (Wentworth) —24.

N° 6.

COMPTES PUBLICS.

Messieurs:

Aikins,
Baker,
Bennett (Simcoe),
Blain,
Boys,
Carvell,
Chisholm (Antigonish),
Chisholm (Inverness),
Clarke (Essex),
Clarke (Wellington),
Clements,
Crocket,
Crothers,
Davidson,
Edwards,
Fisher,
Foster (King's, N.-E.),
Fowler,
Fripp,
Garland,
German,
Hughes (King's, I. P.-E.),
Kyte,
Lalor,
Lancaster,
Maclean (Halifax),
MacNutt,
McCoig,
McCraney,
McKenzie,
McCrea,
Marshall,
Martin (Montréal, Ste-M.),
Martin (Régina),
Meighen,
Merner,
Michaud,
Middlebro,
Molloy,
Mondou,
Morphy,
Morrison,
Murphy,
Neely,
Nicholson,
Nickle,
Northrup,
Pardee,
Proulx,
Pugsley,
Reid (Ristigouche),
Rhodes,
Robidoux,
Rogers,
Sévigny,
Sinclair,
Smyth,
Stanfield,
Tobin,
Tremain,
White (Leeds), et
Wilcox.—61.

Et que le quorum dudit comité se compose de vingt et un membres.

N° 7.

BANQUES ET COMMERCE.

Messieurs:

Aikins,
Ames,
Armstrong (Lambton),
Armstrong (York, O.),
Baker,
Ball,
Barker,
Barnard,
Beattie,
Bellemare,
Bennett (Calgary),
Best,
Bickerdike,
Blondin,
Boivin,
Boyce,
Bristol,
Buchanan,
Burnham,
Cardin,
Carrick,
Carvell,
Charlton
Clark (Bruce),
Clark (Red-Deer),
Cockshutt,
Crocket,
Currie,
Demers,
Donnelly,
Edwards,
Emmerson,
Fisher,
Forget (sir Rodolphe)
Fortier,
Foster (King's, N.-E.),
Foster (Toronto-nord),
Fowler,
Gauthier (St. Hyacinthe),
Guthrie,
Haggart,
Henderson
Hughes (Victoria),
Jameson,
Kay,
Kemp,
Knowles,
Law,
Lemieux,
L'Espérance,
Loggie,
Macdonald
Macdonell,
Maclean (Halifax),
Maclean (York, O.),
McCraney,
McCurdy,
McLean (Sunbury),
McMillan
Martin (Régina),
Meighen,
Middlebro,
Nesbitt,
Nickle,
Northrup,
Osler (sir Edmund),
Pacaud,
Papineau,
Pardee,
Perley
Porter,
Power,
Pugsley,
Rainville,
Rhodes,
Robb,
Roche,
Ross,
Sexsmith
Sharpe (Lisgar),
Sharpe (Ontario),
Sinclair,
Steele,
Stewart (Hamilton),
Stewart (Lunenburg),
Sutherland,
Thompson (Yukon),
Thornton,
Tobin,
Verville,
Warnock
Webster,
Weichel, et
White (Leeds).—95.

Et que le quorum dudit comité soit de vingt et un membres.

N° 8.

AGRICULTURE ET COLONISATION.

Messieurs:

Achim,
Alguire,
Armstrong (Lambton),
Armstrong (York, O.),
Arthurs
Ball,
Best,
Boivin,
Bourassa,
Bowman,
Broder,
Brouillard,
Brown,
Buchanan,
Burrell,
Cash
Champagne,
Chisholm (Antigonish),
Chisholm (Inverness),
Clare,
Clark (Red Deer),
Clarke (Wellington),
Cromwell,
Cruise
Currie,
Delisle,
Donnelly,
Douglas,
Edwards,
Elliot,
Elson,
Fisher,
Fortier,
Foster (King's, N.-E.)
Garland,
Gauthier (Gaspé),
Gauvreau,
Girard,
Gordon,
Graham,
Guilbault,
Haggart,
Hartt,
Henderson,
Hughes (Victoria),
Kay,
Lanctôt,
Lewis,
Lovell,
MacNutt,
McCoig,
McCrea,
McKay
McLean (Queen's, I. P.-E.),
McMillan,
Marcile (Bagot),
Marshall,
Meighen,
Merner,
Molloy,
Morphy,
Morrison,

Munson
Neely,
Oliver,
Pacaud,
Paquet,
Paul,
Proulx,
Reid (Grenville),
Richards,
Robb,
Rogers
Ross,
Schaffner,
Séguin,
Sexsmith ,
Sharpe (Lisgar),
Sharpe (Ontario),
Sinclair,
Smith,
Steele,
Stewart (Lunenburg)
Sutherland,
Taylor,
Thoburn,
Thomson (Qu'Appelle),
Thompson (Yukon),
Thornton,
Turriff
Walker,
Wallace,
Warnock,
Webster,
Weichel,
White (Renfrew),
Wilcox,
Wilson (Laval),
Wilson
(Wentworth), et
Wright.—100.

Et que le quorum dudit comité soit de douze membres.

N° 9.

MARINE ET PECHERIES.

Messieurs:

Alguire,
Barnard
Bradbury,
Cardin,
Chisholm (Inverness),
Clarke Essex),
Clements,
Emmerson,
Fowler,
Gauthier (Gaspé),
Hazen,
Hughes
(King's, I. P.-E.),
Jameson,
Kyte,
Lafortune,
Lapointe
(Montréal, St.-J.),
Lavallée,
Loggie
McCurdy,
McKenzie,
McLean
(Queen's, I. P.-E.),
Morrison,
Nicholson,
Pardee,
Pelletier,
Power,
Robidoux,
Shepherd,
Sinclair,
Stevens,
Stewart (Lunenburg),
Taylor,
Turgeon,
Wallace et
Wilcox.—35.

Et que le quorum dudit comité soit de dix membres.

N° 10.

MINES ET MINERAUX.

Messieurs:

Arthurs,
Carrick,
Carroll,
Chisholm
(Antigonish),
Cochrane,
Cockshutt,
Devlin,
Douglas,
Foster
(King's, N.-E.),
Garland,
Guilbault,
Green,
Hartt,
Hepburn,
Lalor,
Law,
Lemieux,
Lewis,
Loggie
Lovell,
Macdonald,
McMillan,
Marcil (Bonaventure),
Merner,
Mondou,
Nesbitt,
Osler (sir Edmund),
Richards,
Sexsmith,
Shepherd,
Smith,
Smyth,
Thompson (Yukon),
Turriff, et
Walker.—35.

Et que le quorum dudit comité soit de dix membres.

N° 11.

FORETS, COURS ET CHUTES D'EAU.

Messieurs:

Ames
Barrette,
Béland,
Blain,
Bourassa,
Bowman,
Brabazon,
Champagne,
Charlton,
Cochrane,
Coderre,
Cromwell,
Cruise,
Davidson,
Ethier,
Henderson,
Green
McKay,
Michaud
Munson,
Osler (sir Edmund),
Perley,
Rainville,
Richards,
Rogers,
Stewart (Hamilton),
Thoburn,
Warnock,
Webster,
White
(Victoria, Alta.),
Wilson (Laval), et
Wright.—32.

Et que le quorum dudit comité soit de dix membres.

N° 12.

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

Messieurs:

Beattie,
Bellemare,
Boulay,
Burnham,
Cockshutt,
Devlin,
Foster (Toronto-nord),
Lapointe
(Montréal, St.-J.),
Lemieux,
Marcil (Bonaventure),
Monk,
Perley,
Reid (Ristigouche),
Schaffner, et
Taylor.—15.

Et que le quorum dudit comité soit de cinq membres.

N° 13.

BIBLIOTHEQUE.

Messieurs:

Béland,
Blondin,
Borden,
Boyer,
Broder,
Clark (Bruce),
Crothers,
Doherty,
Emmerson,
Foster (Toronto-nord),
Laurier (sir Wilfrid),
Lemieux,
Lewis,
Meighen,
Pardee,
Pelletier, et
Pugsley.—17.

Le rapport est adopté sur proposition de M. Borden.

M. BORDEN propose:

Que les comités permanents de la Chambre aient le droit d'examiner et d'étudier en détail toutes les questions qui pourraient leur être soumises par la Chambre, et de faire rapport de temps à autre de leurs observations et de leurs avis sur ces matières, lesdits comités ayant le pouvoir d'assigner les témoins nécessaires, de faire déposer tous documents et dossiers, à l'exception du comité des débats et de celui de la bibliothèque.

(La motion est adoptée.)

IRREGULARITES DANS LE SERVICE DE LA POSTE A MONTREAL.

M. LEMIEUX: J'aimerais à appeler l'attention du ministre des Postes sur certaines irrégularités qui se produisent dans le service de la poste à Montréal. Les journaux m'apprennent que certain Américain adresse un nombre considérable de lettres à des citoyens de Montréal dans le but de les induire à acquérir des actions d'une compagnie exploitant certain appareil de chemin de fer qui, la chose est établie aux Etats-Unis, n'est que prétexte à tromper les gens. J'appelle sur ce point l'attention de mon honorable ami parce que je vois qu'à Montréal on intente en ce moment des poursuites au personnage en question.

M. PELLETIER: Nous nous occupons précisément de prendre des mesures dans le but de prévenir un tel abus.

QUESTION RELATIVE AU TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

M. GRAHAM: Je remarque dans un journal de ce jour certaine interview où il est dit que la partie du Transcontinental comprise entre Cochrane, Superior-Junction et Graham ne sera pas terminée avant l'automne prochain; qu'il reste encore à poser les rails sur 46 milles de la voie et que la pose de ces rails ne pourra pas se faire dès cet automne. Le ministre des Chemins de fer aurait-il l'obligeance de me dire si ceci est exact ou se rapproche de la vérité?

M. COCHRANE: J'espère que les rails de la partie de la voie comprise entre Cochrane et Graham seront posés avant Noël.

SUITE DE LA DISCUSSION DE L'ADRESSE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de M. Rainville tendant au vote d'une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en réponse au discours d'ouverture de la session, ainsi que sur l'amendement déposé par sir Wilfrid Laurier.

M. D. A. LAFORTUNE (Montcalm) (texte): Monsieur l'Orateur, lors de l'ajournement du débat, vendredi soir, j'ai déclaré que j'avais encore quelques observations à adresser à cette Chambre, et avec votre permission, monsieur, je vais continuer.

Un des paragraphes du discours du Trône a trait à la nécessité d'améliorer les routes. Certes, il ne peut y avoir qu'une opinion sur ce point. Améliorer nos routes afin que l'on puisse les parcourir plus facilement, et surtout les routes les plus fréquentées, lesquelles sont souvent les moins bien entretenues; telles sont les grandes routes nationales, les routes de colonisation. Pour moi, le Gouvernement ne peut pas trop dépenser pour améliorer et perfectionner nos chemins ruraux. Je ne pense pas qu'un seul député dans cette Chambre s'objecte à ce que la nouvelle administration continue ce qui a été fait par l'ancienne. Mais à une condition cependant, c'est de ne pas lui permettre de faire ce qu'elle voudra, avec les deniers publics, comme elle se proposait de le faire, à la dernière session, en votant des sommes considérables pour l'amélioration des routes mais dont elle se réservait le droit d'en faire la distribution à son plaisir, à sa volonté, aux dates et aux endroits qu'elle choisirait elle-même.

J'ai dit dans le temps que ce serait un empiétement sur le droit des provinces; sur le droit des conseils municipaux. J'ai dit que ce serait une violation du droit constitutionnel qui veut que les routes soient absolument du ressort des gouvernements provinciaux.

Que le Gouvernement fasse voter des sommes assez considérables pour cette fin, personne n'y fera objection; mais que ces deniers continuent à être administrés par ceux qui doivent administrer ces argents, c'est-à-dire les provinces respectives et les conseils municipaux dans chaque province. Autrement, je craindrais que le Gouvernement pourrait peut-être oublier des comtés qui ne lui sont pas favorables. Sa politique, j'en connais quelque chose. On a oublié, dans les estimés budgétaires de l'année dernière, qu'il y avait un bureau de poste à construire dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, et pour lequel une somme de $20,000 avait été votée.

Depuis l'avènement de la présente administration, on a mis de côté le montant que j'avais obtenu pour cette fin, parce que je ne suis pas favorable au nouveau ministère. Le terrain avait été acheté, les plans étaient préparés, tout était prêt pour commencer à construire ce bureau de poste; mais l'ancien ministre des Travaux publics (M. Monk), a cru qu'il valait mieux faire disparaître tout ce qui avait été fait à propos de ce bureau de poste. Ceci n'est pas "fair play". Lorsque cette Chambre a décidé que des édifices publics doivent être contruits quelque part, que les plans ont été préparés, je ne vois pas pourquoi les successeurs en office ne seraient pas forcés de respecter ce qui a été décidé par la Chambre précédente.

Il me semble que ce n'est pas comme cela que la province de Québec doit être traitée, surtout, lorsqu'il y avait au ministère des Travaux publics, un député de la province de Québec.

Je vois encore, dans le discours du trône que le Gouvernement va demander à la Chambre des sommes assez considérables pour encourager l'agriculture. Cela est très bien, il n'y a qu'une opinion sur ce point. Il est absolument nécessaire que la classe agricole, qui est la plus nombreuse du pays, soit protégée. L'agriculteure

est la source de toute prospérité et elle doit être protégée comme on protège les autres classes de la société, les industriels, les manufacturiers et les commerçants par un tarif protecteur, lequel ne s'applique pas aux choses agricoles. Si nous voulons conserver sur le sol les enfants de nos cultivateurs, si nous voulons que le pays grandisse et que la population reste ici, il faut faire beaucoup en faveur de l'agriculture.

Au temps où l'ancienne administration était au pouvoir, l'honorable Sidney Fisher, ministre de l'Agriculture, avait promis de faire un démembrement de la ferme expérimentale d'Ottawa, et si le Gouvernement actuel désire tant, comme il veut le faire croire, aider la classe agricole, il devrait exécuter ou reprendre la politique annoncée par l'ancien ministre de l'Agriculture, lui qui avait résolu d'établir un grand nombre de stations agricoles dans les principales provinces du Canada, afin que les cultivateurs fussent en état de se rendre facilement, sans frais exagérés et presque sans perdre de temps, à ces stations. A l'heure qu'il est, les cultivateurs n'ont presque pas le temps d'examiner à la ferme expérimentale, sur les lieux mêmes, tout ce qui est de nature à leur être profitable, tout ce qui qui touche à l'industrie agricole.

Les cultivateurs qui viennent à Ottawa y arrivent à onze heures du matin et sont obligés d'en repartir pour retourner chez eux dès trois heures de l'après-midi. C'est là de l'argent perdu, des dépenses inutiles, puisqu'on n'a pas le temps d'examiner, de s'instruire, d'approfondir les sujets agricoles en vue d'améliorer la situation, tandis qu'il en serait certainement tout autrement si on établissait des stations agricoles dans un grand nombre de comtés. Avec de telles stations, les cultivateurs bénéficieraient largement de l'enseignement qu'on leur donnerait. De plus, on pourrait distribuer à ces stations des graines de semence, ce qui serait très avantageux à la classe agricole.

J'ai regretté de voir que dans la province de Québec, qui est absolument agricole, on ne profitait pas davantage des distributions faites à la ferme expérimentale d'Ottawa. On ne se donne même pas la peine de demander une part de ces distributions faites gratuitement par le Gouvernement. Si nous avions des stations agricoles, cette distribution de graines pourrait leur être confiée avec grand avantage, car je ne doute pas que le Gouvernement ne demande pas mieux que de bien traiter les cultivateurs.

Il faut bien l'avouer, il règne un peu trop d'apathie, de négligence parmi un certain nombre, ceux-là ne se donnent pas même la peine de demander des échantillons de graines, ou s'ils les demandent, on le fait quand il est trop tard. Si nous avions des stations agricoles dans les principaux districts, avec des agents qui seraient chargés de faire connaître ces distributions de graines, nous verrions alors une grande amélioration. Je dis donc que si le Gouvernement veut venir en aide aux cultivateurs, qu'il se hâte d'établir ces stations agricoles dans un grand nombre de comtés.

Aux dernières élections, croyant faire plaisir aux cultivateurs, nos adversaires disaient bien haut que s'ils arrivaient au pouvoir ils creuseraient le canal de la baie Georgienne. Et pourtant, je ne vois rien dans le discours du Trône à ce sujet.

Quand donc ce canal sera-t-il construit? M. Monk disait partout où il passait que la chose était décidée et que ce canal serait construit immédiatement. Je le répète, le discours du Trône qui est devant nous n'en fait aucune mention.

A-t-on encore changé de politique à propos de cela? On nous dit qu'on va refaire la construction du canal Welland pour garder et activer la grande navigation. Dans mon humble opinion, c'est une erreur, une erreur capitale. Pourquoi défaire ce canal qui a coûté si cher, qui a coûté près d'une centaine de millions, lequel à peine terminé, on veut recommencer à le creuser davantage.

Ne sait-on pas que dans le monde de la navigation il y a deux modes de canalisation: les petits canaux pour la navigation intérieure et les canaux de plus grande puissance pour le transport du grand commerce, tel, par exemple, que le canal de la baie Georgienne pour le transport des grains de l'Ouest. Sur ce dernier point nous sommes encore dans l'incertitude. Nous ne savons pas ce que le Gouvernement entend faire puisque le discours du Trône n'en fait nulle mention.

Au sujet de la protection de la classe agricole, il est une chose qui me paraît essentielle et que nous devrions tâcher d'obtenir de suite. Je veux parler de l'embargo qui existe sur le bétail canadien expédié en Angleterre. Tous les cultivateurs et surtout les éléveurs sont intéressés à voir disparaître cette quarantaine. A l'heure qu'il est, aucun animal du pays ne peut être exporté en Angleterre sans subir cette loi de la quarantaine. Je regrette infiniment qu'il n'y ait pas une mention dans le discours du Trône, tendant à faire disparaître cette injustice envers la classe agricole.

Lorsque les cultivateurs de la province de Québec demandaient et étaient anxieux d'avoir un traité de réciprocité, avec les Etats-Unis, en ce qui concerne les produits de la classe agricole, c'est-à-dire les produits de la ferme, ils jubilaient d'avance à la pensée qu'on allait leur ouvrir le marché américain pour le beurre, le fromage, le jambon, les fruits, etc. Mais les honorables députés de l'autre côté de la Chambre nous disaient dans le temps, et nous diront encore: Vous avez l'Angleterre, l'Italie, la Belgique, la

France, le Portugal, le Japon, nous avons des traités de commerce avec tous ces pays-là, pourquoi s'adresser aux Etats-Unis? Il est vrai que nous avons des traités avec ces pays-là, mais les gens d'affaires, les commerçants, les exportateurs, savent qu'il en coûte beaucoup plus pour faire des affaires avec ces pays étrangers qu'avec les Etats-Unis. Il y a beaucoup plus de risques à prendre pour expédier dans ces pays étrangers; les frais d'assurance et le fret sont énormes, tandis que lorsque nous envoyons les produits de notre sol à la porte voisine, le vendeur, l'expéditeur, peut suivre sa marchandise, avoir des rapports directs avec les hommes d'affaires de l'autre côté de la ligne frontière et ne pas être exposé à la fraude par des agents qui ne sont pas toujours consciencieux; il peut avoir un compte fidèle et exact de ce qu'il a expédié.

Il y a moins d'assurance à payer et le coût du transport est moins onéreux parce qu'il est plus facile. Il y a aussi la correspondance et différents autres frais inhérents à l'exportation de nos produits dont il faut tenir compte.

Mais on disait aux cultivateurs,: "Si vous faites un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, les marchandises de ce pays viendront encombrer nos marchés, nos manufactures péricliteront et tomberont".

Personne ne veut nuire à nos manufactures, et personne ne voulait, par la réciprocité, leur causer le moindre tort. De fait, le traité de réciprocité conclu avec les Etats-Unis n'atteignait pas du tout nos industries, car l'ancienne administration n'avait stipulé dans son traité que les produits de la ferme, lequel traité pouvait être abrogé du soir au matin, quand la Chambre le désirerait.

Mais non contents de cela, nos adversaires criaient que ce traité allait amener l'annexion. On a réussi à faire peur aux cultivateurs avec ce mot-là.

Je suis Canadien-français, et je dis que les Canadiens-français ont été bien traités sous la Couronne anglaise, que personne plus qu'eux ne seraient opposés à toute tentative de cette nature, destinée à nous faire changer d'allégeance. Mais ne vaut-il pas mieux avoir un marché de cent millions d'individus, marché situé à nos portes, marchés avec lequel nous commerçons déjà beaucoup malgré un tarif élevé, plutôt que d'envoyer nos produits agricoles en Angleterre ou dans les pays étrangers?

On disait: Comment se fait-il que vous, M. Lafortune, qui êtes député d'un comté où il se cultive une grande quantité de tabac, comment se fait-il que vous soyez favorable à la réciprocité qui permettra au tabac américain de venir faire la concurrence au tabac canadien sur ses propres marchés. Il m'était facile de démontrer que rien dans ce traité ne touchait au tabac canadien. que rien n'affectait la position des cultivateurs.

M. LAFORTUNE.

Je regrette que l'on ne protége pas davantage la classe agricole. Est-ce qu'il y a quelque chose dans le discours du Trône nous faisant prévoir que le Gouvernement va élever les droits sur le tabac étranger, afin de protéger davantage le produit national. Il n'y a rien dans ce discours qui nous fasse espérer que l'on va élever de nouveau la taxe sur les tabacs étrangers pour protéger davantage le tabac canadien.

Au cours de la session, j'aurai l'occasion de demander une augmentation de tarif sur le tabac étranger qui vient faire la concurrence aux tabacs de notre sol. Nous verrons alors la bonne foi de nos adversaires, qui dénonçaient la réciprocité parce qu'elle devait, disaient-ils, ruiner le commerce de tabac au bénéfice des tabacs étrangers.

Monsieur l'Orateur, on a parlé depuis le commencement de ce débat de ce qui s'est passé aux élections de Macdonald et de Richelieu. Je ne suis pas allé à Macdonald, et j'en suis bien aise, parce que j'aurais peut-être été exposé à être arrêté comme les autres. J'aurais déclaré à ces messieurs que j'étais sujet britannique, avocat depuis 33 ans au barreau de Montréal, conseil du Roi, et substitut du procureur de la couronne à Montréal. Tous ces qualificatifs n'auraient peut-être pas suffi pour empêcher ces messieurs de mettre la main sur moi, comme ils ont voulu le faire sur un conseil du Roi, Mtre Gauthier, avocat, de Montréal, bien connu; ancien député à la législature provinciale, et député actuel de Saint-Hyacinthe en cette Chambre. Un homme intègre et de bonne réputation et commissaire de la refonte du Code municipal de la province de Québec. Tout cela n'était pas suffisant. On a tenté d'ouvrir sa valise, de s'emparer de ses secrets politiques et on l'a soumis à toutes sortes d'humiliations.

Dans quel pays sommes-nous? Dans une province anglaise où l'on voit faire ces choses-là. Mais qu'est devenue la Grande-Charte d'Angleterre dont sont si fiers tous les sujets britanniques avec raison? D'après cette charte, vous n'avez pas le droit de mettre la main ou de faire appréhender personne, à moins de porter une plainte directe et duement assermentée contre elle. Vous devez faire une enquête avant de lui demander compte de sa conduite. Et l'on se permettra, dans une province anglaise, je le répète, de violer la notion la plus élémentaire du droit criminel! c'est incroyable.

M. Boyer, qui représente ici le comté de Vaudreuil n'est pas le premier venu lui non plus. Sa bonne réputation comme citoyen et comme homme public est bien connue. Lui aussi a été victime de tracasseries et d'humiliations dans cette même élection.

Devant de tels attentats, je suis tenté de dire: déchirons la grande charte; cessons d'être fiers d'appartenir à la couronne d'Angleterre. Cessons de dire que sous la cou-

ronne britannique il y a toutes les garanties de liberté individuelle.

L'honorable ministre de la Justice (M. Doherty), qui est bien connu pour sa bonne réputation comme citoyen et comme juriste, qui a siégé longtemps comme juge de la cour supérieure à Montréal; l'honorable ministre, lui, devrait être le premier à se lever et à demander compte à ces individus. Il ne devrait y avoir qu'une seule voix dans ce Parlement pour demander une enquête afin de savoir s'il est vrai qu'on a essayé, dans l'élection de Macdonald, de molester et d'arrêter des mandataires du peuple, des hommes d'une haute intégrité comme MM. Gauthier et Boyer. Cette enquête devrait également porter sur l'arrestation de cinq ou six autres personnes qui ont été emprisonnées sans aucune forme de procès.

Je concours pleinement et entièrement dans la motion de censure présentée par le chef de l'opposition, le très honorable sir Wilfrid Laurier, à l'adresse en réponse au discours du Trône. Nous devrions demander tous ensemble, sans distinction de parti, qu'une enquête soit instituée pour rechercher la vérité sur les faits articulés devant cette Chambre.

Nous ne pouvons pas faire condamner un assassin, un voleur, un bandit, un incendiaire, qu'après avoir pris et suivi toutes les formules légales prescrites, et on irait faire main basse sur un sujet anglais sans plus de cérémonie. Ah! si ces choses se passaient dans la province de Québec, je vois tous ceux qui sont jaloux, à bon droit, des libertés du sujet anglais, demander avec instance une enquête afin de voir si ces choses ont réellement été faites. Est-ce que l'on aurait deux poids et deux mesures? Est-ce qu'il y a deux lois criminelles pour le pays. Non, il n'y en a qu'une seule; aussi je voterai en faveur de la motion de l'honorable chef de l'opposition qui demande qu'une commission soit nommée pour faire une enquête sur tous ces faits, et si le Gouvernement ne la nomme pas, qu'il soit censuré pour ne pas vouloir prendre l'initiative dans une matière aussi importante.

J'ai eu le plaisir de prendre part à l'élection tenue récemment dans Richelieu, en faveur de M. Cardin, qui est maintenant député de ce comté, et qui avait pour adversaire Maître Morgan, avocat, de Montréal. Il était tout à fait plaisant d'entendre l'honorable député de Charlevoix (sir Rodolphe Forget) dire aux électeurs: J'ai pris part à huit élections, et je n'en ai pas perdu une seule. J'ai entrepris la lutte dans Richelieu et, coûte que coûte, je gagnerai cette élection; je ne partirai pas d'ici avant que le candidat du Gouvernement en soit élu. Et il ajoutait: Voulez-vous que l'on destitue tous les employés, que les usines soient transportées ailleurs, que le chemin de fer que vous demandez depuis si longtemps ne soit pas construit? Si vous voulez toutes ces choses, votez contre M. Morgan, et si vous le faites, les destitutions auront lieu.

C'était beau, oui, c'était édifiant d'entendre parler ainsi un membre de cette Chambre, un millionnaire tout nouvellement siré. Non, ce n'était pas édifiant, ce n'était pas moral d'entendre tomber de telles paroles des lèvres de sir Rodolphe Forget, et pourtant, tout cela est vrai. Je ne voulais pas en croire mes oreilles. J'ai été témoin auriculaire de tout cela et l'honorable député a bien dit ces choses. Personne ne peut l'ignorer.

On dira peut-être: vous parlez, ainsi M. Lafortune, et vous profitez de l'absence de M. Forget pour l'accuser, il est rarement ici; ce n'est pas de ma faute si ses visites sont si rares parmi nous. Je ne l'en blâme pas, je ne suis pas chargé de la conduite de ce député, il est capable de se conduire par lui-même, mais il doit savoir ce qui se dit sur son compte et il ne peut certainement pas plaider ignorance. Voilà ce que l'on disait devant le peuple et comment on cherchait à l'influencer. L'honorable député de Charlevoix était rendu bien loin. On en parlait comme d'un futur ministre des Travaux publics, et on assurait que s'il gagnait l'élection, il entrerait certainement dans le cabinet. On l'appelait déjà l'honorable ministre. Je ne sais si la source d'où partait ces nouvelles était ou non empoisonnée. Mais je sais que c'est là ce que l'on disait couramment. Seulement, il a perdu l'élection, et c'est peut-être pour cela qu'on en a mis un autre à sa place.

C'est peut-être pour cela qu'on a mis un autre honorable ministre à sa place; c'est-à-dire qu'on a changé un peu le portefeuille. A propos de portefeuilles, je me rappelle les luttes que nous avons eues à soutenir à propos de l'élection de l'honorable M. Préfontaine, dans Terrebonne. Nos adversaires ne chantaient pas dans ce temps-là, comme ils chantent aujourd'hui. On faisait un crime au Gouvernement d'avoir laissé partir le portefeuille des Travaux publics de la province de Québec, pour ne donner en échange, à M. Préfontaine, que le ministère de la Marine et des Pêcheries. C'était un crime. Il n'y avait pas de bon sens de changer un portefeuille aussi important. Vont-ils tenir le même langage aujourd'hui? On a laissé partir ce portefeuille de la province de Québec,—qui avait été donné à l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk)—non pas parce qu'il l'avait gagné, puisqu'il avait fait la lutte contre son chef, en disant partout que la politique de Laurier n'était pas bonne, mais que celle de Borden était encore pire.

Eh bien, les temps sont bien changés et les mœurs politiques sont aussi bien changées. On dira maintenant: c'est justice. Je

pourrais répéter, avec ceux qui l'on dit avant moi, ô justice, que de crimes on commet en ton nom.

Monsieur l'Orateur, j'ai parlé des arrestations qui ont été faites et je ne veux pas me répéter; mais j'ai confiance que cette Chambre et le Gouvernement donneront satisfaction à l'opinion publique en établissant une enquête sur le bien fondé des actes reprochés à certains meneurs durant l'élection de Macdonald.

J'oubliais de dire qu'un autre monsieur qui accompagnait les honorables députés de Vaudreuil et de Saint-Hyacinthe, M. Arthur Geoffrion, avocat de Montréal et conseil du Roi, a subi les mêmes avanies. Comme les autres, en sa qualités de citoyen libre, il s'était rendu là pour discuter les questions d'intérêt public. Lui aussi a été victime des tentatives les plus déplorables.

Quand je vois dans le discours du trône que l'on va donner des millions à l'Angleterre, je ne puis approuver une pareille politique.

Si le Canada est si prospère et par là même en état de faire un cadeau de trente ou quarante millions, pourquoi donc ne venons-nous pas au secours d'un grand nombre de fonctionnaires publics qui sont à peine rétribués. Si je prends les employés du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, par exemple, je vois que de vieux serviteurs de trente années ne reçoivent que de maigres salaires, et pourtant ces employés, qui exposent tous les jours leur vie dans la garde des forçats, sont des chefs de famille qui ne reçoivent que de petits salaires. Il y a dans le service civil, il y a dans cette Chambre des employés de vingt, de trente, et même de quarante années de service—nos sténographes, par exemple, qui travaillent jour et nuit avec nous, j'en vois dont les cheveux ont blanchi au service de cette Chambre, qui ne sont pas payés comme ils devraient l'être, pour un travail aussi ardu et aussi bien fait.

Quand on demande une augmentation de salaire pour ces employés qui occupent des postes de confiance et même des postes dangereux, qui font un bon travail en retour d'un salaire bien minime, le Gouvernement nous répond qu'il n'a pas d'argent. A la douane, à Montréal, il y a des pères de familles nombreuses qui ne reçoivent que de très petits salaires, et quand ils s'adressent à leur député pour avoir une augmentation on leur répond qu'il n'y a pas d'argent, que le Gouvernement ne peut rien faire. Il y a ici des messagers qui ont donné leur santé et leur vie dans un travail de tous les jours, qui n'ont qu'un salaire nominal de huit cents piastres par année, et quand ils demandent une augmentation de salaire, toujours on leur répond qu'il n'y a pas d'argent. N'a-t-on pas vu des juges très importants, des hommes de grande valeur, qui ont été obligés de démissionner, d'abandonner leur poste parce que le salaire qu'ils recevaient n'était pas suffisant. Je puis citer le nom de Sir Alexandre Lacoste, une des lumières judiciaires de la province de Québec et même de tout le Canada, qui a été obligé de descendre du banc pour s'occuper d'autres choses, parce que son salaire n'était pas suffisant.

Je puis également citer M. Doherty, ancien juge de la cour supérieure, un jurisconsulte éminent, qui occupe aujourd'hui le poste de ministre de la Justice, un homme supérieur, qui a été obligé, lui aussi, de démissionner afin d'occuper d'autres fonctions. . .

M. PROULX: Et sa pension?

M. LAFORTUNE: Je ne veux pas parler de cela. Je ne veux rien dire de désagréable; je parle à un autre point de vue.

M. Ouimet, juge de la cour d'appel, lui aussi, a démissionné pour occuper un poste qui le payait davantage. Quand on demande des augmentations de salaire pour les juges qui consacrent toute leur vie à leurs fonctions et qui ont été des avocats éminents, qui travaillent sans cesse dans l'intérêt public, on nous répond toujours qu'il n'y a pas d'argent. Depuis longtemps on demande que le salaire des juges de la cour de Circuit de Montréal soit augmenté. Il y a là trois juges très compétents, MM. Lebœuf, Dorion et Purcell, des hommes de talent et conciencieux et cependant, ils n'ont que trois milles piastres par année de salaire, ce qu'un commis-voyageur de cinquième classe reçoit. Pour eux encore on demande une augmentation de salaire; mais non, il n'y a pas d'argent. Nous sommes trop pauvres, dit-on. On demande de nouveaux juges pour la cour supérieure à Montréal, puisqu'on est obligé de faire venir trois juges des districts voisins pour faire le travail, car il est bien connu que nous n'avons pas assez de juges. Et toujours on nous répond, il n'y a pas d'argent. Pourtant, on se propose de donner des millions. Mais j'espère qu'avant de faire un tel cadeau on y pensera sérieusement. Avant de donner quarante millions à un pays qui n'en a pas besoin, on songera à augmenter le salaire de ceux qui souffrent et qui demandent d'être mieux traités.

Si on a tant de surplus qu'on ne sait qu'en faire qu'on le donne donc à ceux qui le méritent, qu'on fasse justice à qui justice est due. L'Angleterre n'en a pas besoin. J'ai honte de discuter ces choses, de penser que l'Angleterre a besoin de notre argent pour garder sa suprématie dans le monde entier. L'orgueuil anglais doit se sentir humilié! L'Angleterre n'a pas besoin de nos millions, elle qui est à la tête du monde entier. Nous irions emprunter chez elle des millions pour les lui donner ensuite, et payer l'intérêt sur ces millions

tant que la dette ne sera pas remboursée! Quel est l'homme qui a conscience des affaires, qui va faire avaler cela au peuple.

Vous pourrez peut-être, monsieur le premier ministre, forcer la main de vos partisans et faire voter ces millions; mais le peuple aura sa revanche. Le peuple est le meilleur juge et il juge en dernier ressort. Vous aurez beau dire, par la bouche du ministère: c'était nécessaire, l'Angleterre avait besoin de cela, il fallait lui faire ce cadeau. Personne ne le croira. Vous verrez que la vengeance du peuple est sévère. Vous verrez que quand le peuple rue, il rue fort.

Est-ce que les honorables députés de cette Chambre, sans distinction de parti, avant de voter ces millions, ne devraient pas plutôt demander d'augmenter l'indemnité parlementaire? Quel est l'homme qui peut se lever ici et dire que la somme de $2,500, pour passer sept, huit et dix mois, pendant une session parlementaire, est suffisante et adéquate? Quand nous nous ruinons à faire des élections, surtout si nous avons affaire à des adversaires peu scrupuleux, qui reçoivent des millions du Pacifique-Canadien et d'autres grandes corporations financières, cela nous coûte les yeux de la tête.

M. PELLETIER: A quel chiffre l'honorable député croit-il que l'indemnité parlementaire devrait être portée?

M. LAFORTUNE: Au moins à $5,000. Et je suis d'autant plus à l'aise pour le demander que je n'en ai pas besoin. Ceux qui me connaissent savent que ce n'est pas par avidité au gain que je fais cette demande. Mais simplement comme une question de justice envers la députation. Les deux côtés de la Chambre devraient se lever comme un seul homme et dire: il est temps de faire cesser de travailler les députés pour une si pauvre indemnité.

Le salaire des ministres devrait aussi être augmenté. Et, en passant, laissez-moi vous faire observer que le salaire de l'avocat de la cité de Montréal a été porté à $15,000 et offert à un juge de la cour supérieure qui est descendu du banc pour l'accepter.

A Québec, les députés à la législature reçoivent $1,500 pour une session qui dure de six à sept semaines. Est-ce comparable avec le salaire que nous recevons ici?

Lorsque, il y a quelques années, il fut question d'augmenter l'idemnité parlementaire, on nous disait, en certains lieux, le peuple sera contre nous, et nous leur répondions: Oui, le peuple serait contre nous si nous divisions, si un parti le demandait et si l'autre votait contre. Mais si nous nous entendons et si nous sommes tous du même avis, alors le peuple acceptera comme il l'a fait lorsque nous avons porté l'indemnité à $2,500. Il n'y en a pas même été question devant le peuple, parce que le vote avait été unanime.

Ces mesures doivent être faites d'un commun accord.

Lorsqu'il fut question d'augmenter le salaire des juges, les mêmes raisonnements se firent entendre. Les juges gagnaient $5,000; leur salaire fut porté à $7,000. Est-ce que le peuple a regimbé? Non, et pourquoi? parce que la gauche et la droite de cette Chambre s'étaient donné la main pour voter cette augmentation.

Le salaire des juges de la cour supérieure n'est pas suffisant, et celui de la cour de circuit, à Montréal, est ridicule.

Voyons maintenant les dépenses qu'entraîne la qualité de député. Tous les jours, on se présente à mon bureau pour des souscriptions de toute nature. C'est tantôt un pauvre diable qui a perdu une partie de sa récolte, ou un animal à la suite d'un incendie; c'est encore une cloche à faire baptiser ou un bazar pour des fins charitables et religieuses. Puis, il y a les concours agricoles auxquels il faut bien donner une charrue ou un fouet. Il y a aussi les concours de labours, et enfin les expositions régionales annuelles. Donner moins de $20.00 pour chacune de ces contributions serait passer pour mesquin.

Que l'on commence par nous avant d'aller ailleurs. Prenons l'indemnité donnée aux députés. Je ne m'en plains pas personnellement parce que je n'en ai pas besoin. La Providence m'a bien servi; avec du travail, de l'énergie et de la sobriété, j'ai réussi à amasser un peu de bien pour les mauvais jours. Mais cette indemnité est-elle suffisante? Je ne le crois pas. Je dis au Gouvernement: Rendez-nous justice. Pour coustruire des chemins de fer, pour ouvrir des grandes routes, pour donner des réceptions, on a des millions à profusion, mais s'agit-il des mandataires du peuple, on a rien. J'espère qu'avant longtemps on comprendra la situation et que l'on y remédiera.

On parle de nous donner des secrétaires à deux piastres et demie par jour. Quel est l'homme qui va travailler pour un tel salaire? On n'est pas pour nous obliger de prendre un homme qui ne sait ni lire ni écrire. Il nous faut des secrétaires, car on passe notre temps à écrire des lettres et on est dans l'impossibilité de rendre à nos électeurs les services que nous pourrions leur rendre. Si notre temps n'était pas ainsi pris, nous pourrions mieux préparer nos bills, mieux préparer nos discours, mais à l'heure qu'il est, le temps nous manque, nous avons à peine le temps de manger et de dormir, et nous sommes obligés de voyager la nuit. Avec ces quarante ou cinquante millions, vous pourriez rendre justice aux mandataires du peuple.

N'oubliez pas, monsieur le ministre, de me donner le bureau de poste que vous m'avez enlevé si injustement.

Si vous avez des millions à donner, donnez-les sous forme d'octroi aux fromageries, aux beurreries, aux expositions régionales agricoles, aux manufactures de tabac. Il ne manque pas de places où le Gouvernement peut mettre ces millions que l'on veut donner à madame l'Angleterre. Je l'aime l'Angleterre, mais comme ma belle-mère seulement. Avant tout, il faut voir à nos femmes et à nos enfants. Avant tout, travaillons pour notre pays, développons ses ressources et creusons le canal de la baie Georgienne.

Ces messieurs parlent de scandales, cela est vraiment drôle! Eux qui sont les héritiers de ceux qui ont fait les plus grands scandales qui noircissent notre histoire! Ils sont les héritiers de ceux qui ont fait les scandales du Pacifique, de St. Louis, du Pont Caron, de McGreevy, de Connelly, de Langevin, de Caron et de Chapleau? N'est-ce pas d'eux que leur chef sir Mackenzie Bowell parlait, lorsqu'il disait: "qu'il avait derrière lui un nid de traîtres". Vous êtes les héritiers de tous ces scandales et vous osez lever la tête. Vous qui avez passé votre vie administrative dans les plus grands scandales politiques, vous n'avez pas le droit de parler de scandales. Quand on habite une maison de verre, il ne faut pas jeter des pierres chez son voisin.

Eh bien, je dis aux conservateurs, respectez vos adversaires; ne parlez pas de scandales sérieux qui ont été la cause de vos défaites.

Monsieur l'Orateur, j'ai retenu la Chambre un peu longuement. Je le regrette pour les honorables députés qui ont des discours à faire; mais comme la session va durer encore quelque temps, ils auront l'occasion de se reprendre. J'ai cru devoir faire ces remarques dans l'intérêt du parti libéral.

Je voterai contre toute mesure tendant à donner quoi que ce soit sous forme de contribution à l'Angleterre.

Le parti libéral a exécuté la résolution adoptée le 29 mars 1909 par cette Chambre. Par cette résolution nous avons déclaré qu'il était nécessaire de faire quelque chose.

J'ai réussi à convaincre mes électeurs que la seule politique possible était celle adoptée sous le régime Laurier. Je n'ai pas changé d'opinion et j'ai hâte de voir quel montant de millions l'honorable premier ministre va demander à cette Chambre. Je voterais ces millions s'ils étaient employés à remplir toutes et chacune des obligations que je viens de mettre devant la Chambre.

Que l'honorable premier ministre commence d'abord à payer la dette du pays. Nous savons tous que cette dette dépasse 350 millions de dollars, et l'on voudrait encore y ajouter 40 à 50 millions pour en faire cadeau à l'Angleterre.

Je dis très poliment à l'honorable premier ministre: Non, vous n'avez pas le droit de donner des millions qui appartiennent au peuple. Cet argent n'appartient pas au Gouvernement et vous n'avez pas été élu pour faire de donation des deniers publics. Vous avez été élu comme mandataire administrateur, et votre pouvoir ne va pas au delà. Vous n'avez pas de pouvoir extraordinaire, mais simplement des pouvoirs de droit commun, et par conséquent vous n'avez pas le droit de donner ce qui ne vous appartient pas.

Or, je dis que les millions dont veut disposer le premier ministre et son Gouvernement ne sont pas sa propriété, et le peuple lui demandera pourquoi il a donné des millions à une puissance qui est, sans contredit, la plus forte sous le soleil; qui vient, par l'entremise de quelques messieurs — que je respecte, du reste,—je ne suis pas ici pour dire des injures—faire semblables demandes. J'ai l'habitude de dire ce que je pense sans faiblesse.

Je dis que soumettre comme proposition à cette Chambre, que l'Angleterre est dans le besoin, est une injure à lui faire, une dépréciation de sa valeur. C'est dire qu'elle n'est pas capable de conserver son empire sur l'univers sans que sa colonie—qui doit déjà 350 millions—vienne à son secours et lui fasse un cadeau de 30 à 40 millions; cadeau que nous emprunterons d'elle et dont nous lui servirons l'intérêt.

En terminant, j'ai la pleine et entière confiance que les électeurs que je représente m'appuieront dans l'attitude que je prends et diront avec moi que le Canada a trop besoin de ses capitaux pour en faire cadeau à la mère patrie.

Quand ces messieurs parlent de loyauté, cela me fait peur. J'ai peur d'une femme qui crie sur la rue: Moi, je suis une honnête femme. L'histoire du Canada n'est-elle pas remplie de faits prouvant la loyauté des Canadiens français. Pourquoi donc parler de loyauté après cela. Il n'est donc pas nécessaire de faire des cadeaux pour prouver notre loyauté. Quand on nous a dit qu'il fallait bâtir quelques vaisseaux, que nous en avions besoin, nous n'avons pas hésité, mais aujourd'hui ce cadeau n'est pas nécessaire.

Je termine en demandant pardon à mes honorables collègues de les avoir retenus si longtemps.

M. G. H. BRADBURY (Selkirk): Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas de relever les propos des députés de la gauche concernant les irrégularités commises dans Macdonald. Toutefois avant de passer aux commentaires que j'ai l'intention de faire, je désire traiter ce sujet un instant. J'ai assisté avec beaucoup de surprise et de gaîté aux efforts oratoires de l'honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), du représentant d'Edmonton (M. Oliver) et d'autres députés qui ont tenté

de provoquer de l'indignation au sujet des prétendues irrégularités de Macdonald. On croirait qu'ils s'imaginent que le public a oublié l'histoire du parti libéral au Canada.

Lorsqu'on remonte aux événements des quinze à seize dernières années et qu'on se rend compte de ce qui s'est passé dans les différentes circonscriptions—à London, par exemple, où des apaches et de faux électeurs ont été amenés et rétribués par le parti libéral pour y voler l'élection—lorsqu'on considère ce qui a eu lieu quand le pays a été couvert d'urnes truquées dont six à huit ont été englouties dans les eaux du lac Sharbot afin de voiler l'opprobre du parti libéral; lorsqu'on jette les yeux sur la grande province du Manitoba et l'Ouest et qu'on se rappelle que, des années durant, le parti libéral s'y est maintenu au pouvoir grâce aux listes illégalement grossies, aux substitutions de personnes et à toutes bassesses imaginables auxquelles un parti, ou un groupe d'hommes, pouvait avoir recours afin d'exercer la domination en ce pays; lorsqu'on se rend compte de tout cela, dis-je, on conçoit facilement que ces messieurs aient tenté de masquer de leur mieux la défaite la plus éclatante que les électeurs canadiens leur aient fait subir. Ils se sont rendus dans Macdonald avec l'intention bien arrêtée de remporter la victoire; ils y ont appelé presque tous ceux qu'ils ont pu faire venir de la Saskatchewan sous la conduite du député d'Edmonton (M. Oliver) accompagné de tous les représentants de cette province à la Chambre des communes, à l'exception des députés de Humboldt (M. Neely) et d'Assiniboïa (M. Turriff)—et les gens se demandent pourquoi ce dernier n'y était pas. Il avait de bonnes raisons, j'imagine, et il pourrait expliquer à la Chambre les motifs de son absence. Outre tous les députés fédéraux de la Saskatchewan, il y avait un ministre ou deux de cette province, ainsi que des personnes venues de Québec. D'autres sont venus de la Saskatchewan et ont été pris sur le fait pendant qu'ils tentaient de corrompre les électeurs de la province. Ceux-ci ont été arrêtés; et parce que le parti conservateur a eu assez de bonté de cœur et de générosité pour les laisser élargir sans procès, nous voyons des députés élever la voix et tenter d'exciter la compassion afin de cacher l'une des plus grandes défaites que le parti conservateur ait fait subir à leur parti.

Le représentant d'Edmonton était si certain de l'insuccès du candidat conservateur que deux ou trois jours avant l'élection, il disait, dans un entretien avec quelques amis: "Mes enfants, l'affaire est bâclée; nous aurons au moins deux à quatre cents voix de majorité, et la chose se répétera à la prochaine élection fédérale", et j'y conviens.

M. OLIVER: Où l'honorable député a-t-il puisé cet étrange renseignement?

M. BRADBURY: Je le tiens de personnes auxquelles mon honorable ami est censé avoir tenu ce propos, et je suppose qu'il est exact.

M. OLIVER: Nommez-les, s'il vous plaît.

M. BRADBURY: Naturellement, si l'honorable député déclare qu'il n'a pas tenu ce langage, j'accepte sa parole.

Mon intention n'était pas de commenter longuement cette élection, mais je me proposais de signaler la conduite antipatriotique du représentant d'Edmonton et de l'honorable chef de l'opposition, touchant le droit sur le ciment. Je désire citer ce que ce dernier a dit sur ce sujet. J'emprunte ses paroles au hansard (page 34) (v.a.).

Pour ma part, j'avoue franchement que je ne crois pas qu'il soit possible, à l'heure présente, ni d'ici à nombre d'années, d'assurer le revenu du pays par d'autres moyens. Mais que nous approuvions ou non ce système, que nous soyons libre-échangistes ou protectionnistes, nous avons toujours été d'accord à dire qu'un tarif une fois adopté ne doit pas être modifié à la légère.

Un impôt douanier ne doit être imposé qu'après mûre réflexion, en tenant compte du revenu qu'il est susceptible de produire et des conséquences qu'il peut entraîner, car un tarif douanier, même s'il n'est imposé qu'en vue du revenu a nécessairement pour effet de modifier les conditions ambiantes et peut entraîner de graves conséquences. C'est pourquoi je dis qu'un tarif douanier ne doit jamais être modifié à la légère.

Sous le gouvernement précédent, nous avons une fois modifié le tarif en abolissant les droits sur la houille, à l'ouest du lac Supérieur, mais nous en avons donné la raison. L'Ouest était menacé d'une disette de houille et c'était pour éviter cette calamité terrible dans un pays où les hivers sont si rigoureux, que nous avons eu recours à ce moyen.

Mais quelle raison donne-t-on pour l'abaissement? Un bon jour, nous avons appris que les droits sur le ciment étaient réduits de moitié, et au mois de juillet, le "Canadian Courrier" publiait à ce propos une lettre très instructive. L'auteur de la lettre affirmait que la réduction avait été faite, non pour des raisons politiques, non pour répondre à un besoin du pays, mais uniquement en vue d'exercer une influence sur le résultat d'une élection prochaine dans la Saskatchewan.

Mais il s'est bien gardé de porter lui-même cette accusation. Il a ajouté:

Je n'aimerais pas à émettre l'idée personnellement.

Il ne l'osait pas, mais il a basé une attaque contre le présent ministère sur la lettre d'un fabricant mécontent dont l'abaissement du droit lésait les intérêts. Il l'a basée sur le fait que le ministre des Finances (M. White) s'est rendu compte de la situation au Nord-Ouest, a compris qu'il y avait une disette réelle de ciment, non une menace de

disette, a exercé les pouvoirs que la loi des douanes lui conférait au ministère et, pour secourir la population de là-bas, a imité l'exemple du chef de l'opposition lorsqu'il y a eu une menace de disette de charbon. Ce dernier, au lieu d'avoir usé de générosité et de largeur de vues pour tenir compte au Gouvernement de son intervention afin de remédier à une situation qui menaçait de faire perdre des millions de dollars aux habitants de l'Ouest et de jeter sur le pavé des centaines et des milliers de gens, profite d'un écrit par un homme dont les intérêts sont lésés, par l'un des fabricants mécontents qui se ressentaient de l'abaissement du droit, voyaient baisser leurs profits et s'opposaient aux mesures prises par le ministère pour venir en aide au Nord-Ouest. Le chef de l'opposition a déclaré qu'il ne voyait pas de raison qui légitimait la conduite du ministère à ce moment-là, bien que les journaux de l'Ouest, libéraux comme conservateurs, aient imploré le secours du Gouvernement, bien qu'il dût savoir que la disette de ciment était une grave affaire, non seulement au Manitoba, dans la Saskatchewan et l'Alberta, mais que, dans toute l'étendue du Canada, de grandes entreprises publiques étaient paralysées.

Et que dire de l'attitude du représentant d'Edmonton, chef du parti libéral dans l'Ouest, qui devait connaître le véritable état de choses qui régnait dans l'Ouest l'été dernier ? Plus que tout autre, nous nous attendions à le voir se lever pour remercier le Gouvernement d'avoir profité de cet article de la loi des douanes afin de secourir ses amis à Edmonton et à Calgary, et dans tout l'Ouest, ce qui était indispensable pour permettre l'exécution de grandes entreprises du bâtiment. Qu'a fait le représentant d'Edmonton? Il a élevé la voix et au lieu de rendre grâce au Gouvernement pour ce qu'il avait fait, il a marché sur les brisées de son chef et tenu ce langage:

Au cours de l'été, nous avons bénéficié de la réduction d'une moitié du droit sur le ciment; or, aujourd'hui, nous payons le plein droit, et je le répète, bien qu'il puisse surgir des circonstances critiques, comme il s'en est présenté lorsque le gouvernement précédent a dégrévé le charbon, il n'y a pas aujourd'hui de circonstances critiques qui autorisent le dégrèvement du ciment.

On ne saurait comprendre un tel langage dans la bouche du représentant d'Edmonton. Il a à Edmonton un organe, le "Edmonton Bulletin", qui est considéré dans tout l'Ouest comme sa propriété, et ce journal a publié maints articles mettant le Gouvernement en demeure, soit d'abaisser, soit d'abolir le droit sur le ciment dans l'intérêt des habitants de l'Ouest. Je lirai un de ces articles ou deux, et lorsque vous les comparerez au langage que l'honorable député tient en cette enceinte, son manque de logique sera démontré. Je cite le "Edmonton Daily Bulletin", édition du 1er juin 1912:

On annonce de Saskatoon qu'il existe une disette de ciment. Le trust du ciment est encore protégé contre la concurrence des fabricants de ciment de l'étranger. A part les détenteurs de ses actions majorées, qui est-ce qui profite des entraves ainsi mises à l'industrie du bâtiment et aux entreprises commerciales?

Le "Edmonton Bulletin", édition du 6 juin 1912, disait:

Demande au patron.

Un concert de plaintes se fait entendre dans les villes de l'Ouest au sujet de l'approvisionnement insuffisant du ciment qui paralyse l'industrie du bâtiment et menace de la paralyser bien plus. Le marché canadien est entouré d'un tarif protecteur qiu conserve le marché national aux fabricants canadiens de ciment.

Les manufacturiers canadiens ayant dans ce cas-ci formé un merger, ont fait comme font généralement les mergers, ont augmenté les prix sans augmenter la production, s'ils ne sont pas allés jusqu'à diminuer la production tout en augmentant les prix. C'est doublement décourager le bâtiment. Quand il est possible d'avoir du ciment, ce n'est qu'à un prix excessivement et déraisonnablement gonflé; et dans plusieurs endroits actuellement il est tout simplement impossible d'en avoir. Pour remédier à cet état de choses les entrepreneurs de l'Ouest ont demandé au ministre des Finances de suspendre l'imposition des droits de douane pour quelque temps sur le ciment venant de l'étranger, afin de leur permettre d'avoir le ciment qu'il leur faut, et ne pas être dans l'obligation de discontinuer la construction de nouvelles résidences dont il y a un très grand besoin ainsi que d'autres édifices. Aux derniers avis le ministre était en consultation avec le chef des mergers du ciment et nous pouvons augurer de ce fait si le droit sera suspendu ou non.

Le "Edmonton Bulletin" du 10 juin 1912, disait:

Le merger consent-il?

Le gérant du merger du ciment dit que la suspension des droits de douane sur le ciment étranger ne sera pas un soulagement pour l'Ouest, parce que l'on ne pourrait pas obtenir les wagons nécessaires pour amener le ciment des Etats-Unis. Dans ce cas-là, le merger ne devrait pas avoir d'objection à ce que les droits soient suspendus. En a-t-il?

Le "Edmonton Bulletin" du 6 juin 1912, disait:

La barrière est abaissée mais non élevée.

La volée de protestations qui ont été envoyées à Ottawa de toutes les parties de l'Ouest concernant la situation du ciment a produit quelques résultats, bien que pas aussi grands qu'on l'espérait. Vu que les droits restent encore à 26 cents par baril, il est évident que la réduction ne brisera pas le merger du ciment et ne le forcera guère à fournir le marché de l'Ouest.

Vu les conditions extraordinaires qui existent dans tout l'Ouest, le moins que le Gouvernement pourrait faire pour soulager la

situation serait d'abolir complètement les droits sur le ciment pour la saison d'été. Jamais nous n'avons vu autant de projets de construction que cette année dans les provinces des prairies. Les travaux projetés par les corporations municipales dépassent de beaucoup ceux d'aucune année précédente. A moins que la situation actuelle du ciment soit dégagée, les entreprises particulières et publiques en seront retardées, et plusieurs travaux déjà commencés devront être remis à une autre année. Les entrepreneurs ont déjà été forcés de suspendre leurs travaux, et des ouvriers ont dû être renvoyés à cause de l'impossibilité de se procurer le ciment, et si cette rareté continue plus longtemps, nous pouvons nous attendre à ce que les constructions projetées pour cet été soient remises à plus tard.

Lorsque le journal de l'honorable député a publié des articles de ce genre il est difficile de comprendre comment il puisse lui-même dans cette Chambre condamner le Gouvernement de faire exactement ce que son propre journal et la presse en général lui demandaient. Les journaux de l'Ouest exposaient les difficultés qui se faisaient alors sentir, et ils expliquaient qu'à moins d'être secourues, les grandes entreprises de construction et les travaux publics seraient suspendus, et que les ouvriers n'auraient plus d'ouvrage. Mais, monsieur l'Orateur, il y a plus que cela. Le "Bulletin" n'était pas le seul journal qui implorait le Gouvernement. Il y avait le " Free Press" de Winnipeg, journal que pas un membre de cette Chambre ne voudrait dire ami du Gouvernement, et qui lui aussi implorait son secours. Le premier juin 1912, il disait:

La famine du ciment.

Les entrepreneurs en bâtiment de l'Ouest canadien, incapables de continuer les travaux entrepris vu le manque de ciment, demandent à avoir accès à des conditions tarifaires raisonnables aux sources de production des Etats-Unis. Ils n'ajoutent aucune foi aux assertions du gérant Jones, du trust du ciment, que les chemins de fer sont à blâmer. Que M. Jones et les chemins de fer règlent leur dispute entre eux, mais pour le moment c'est du ciment et non pas des paroles, dont il y a besoin urgent dans le pays.

On peut prédire en toute sûreté que si le Gouvernement fédéral faisait son devoir en diminuant les droits sur le ciment, de façon à donner aux entrepreneurs de l'Ouest un accès raisonnable au marché du ciment des Etats-Unis, on verrait le trust du ciment et les chemins de fer travailler de concert comme des castors pour conserver le marché important de l'Ouest.

Le ministre des Finances dans sa lettre du 22 janvier dernier, en réponse à la demande de la chambre de commerce de Winnipeg qui voulait qu'une enquête fût faite en vertu des dispositions de la loi des douanes, au sujet du coût excessif du ciment, promit qu'une telle enquête aurait lieu. La famine du ciment règne aujourd'hui et la nécessité d'une enquête sérieuse est des plus évidentes.

En attendant il est extrêmement pressant d'enlever les droits sur le ciment ainsi que le Gouvernement en a le droit en cas d'urgence, droit qu'il a exercé l'année dernière en enlevant les droits sur le charbon lors de la grève minière dans l'Alberta du sud.

C'est exactement ce que le ministre des Finances a fait. Il s'est prévalu de l'article de la loi des douanes pour diminuer les droits sur le ciment de moitié, et cependant nous voyons le député d'Edmonton (M. Oliver) et ses amis prétendre que le Gouvernement a mal fait en agissant ainsi, et le blâment pour être venu en aide aux provinces du Manitoba et des Prairies. Il y a ensuite la " Tribune " de Winnipeg, un journal que personne ne peut dire très favorable à ce côté-ci de la Chambre, qui, le 4 juin 1912, s'exprimait comme suit sur le sujet:

Peu intéressés.

La chambre de commerce de Winnipeg a fait connaître au Gouvernement Borden l'injustice des droits sur le ciment pour l'Ouest. Les deux partis politiques dans l'Ouest sont unanimes sur la question. Les membres de la chambre de commerce, presque sans exception, ont été unanimes à blâmer cette extorsion.

Les députés conservateurs qui s'indignaient de cette extorsion lorsque le gouvernement Laurier était au pouvoir, semblent satisfaits de la voir pratiquée sous le gouvernement Borden.

La voix de Arthur Meighen et George H. Bradbury est silencieuse.

On n'entend plus la parole éloquente de J. A. M. Aikins en faveur des cultivateurs et des entrepreneurs de Brandon.

Dans l'intervalle, il est possible que les travaux de construction soient arrêtés ou que les entrepreneurs importent le ciment des Etats-Unis en payant ce droit exorbitant.

Nous avons là une autre preuve de la clameur avec laquelle on demandait du secours. Cependant les honorables membres de la gauche ont le courage, ou plutôt l'audace de prétendre que le Gouvernement a agi en vue d'influencer les élections dans la province de la Saskatchewan. Est-ce que la " Tribune " et le " Free Press " de Winnipeg voulaient servir la cause conservatrice dans la Saskatchewan? Est-ce que le " Bulletin " d'Edmonton, journal qui appartient au député d'Edmonton, désirait aider le parti libéral dans cette élection? La proposition est trop absurde pour qu'on y songe. Voici un tlégramme de la chambre de commerce d'Edmonton:

Edmonton, 5 juin 1912.

Une assemblée générale spéciale de la chambre de commerce d'Edmonton, convoquée pour discuter la situation du ciment, a unanimement approuvé hier l'action de notre président lorsqu'il a envoyé un télégramme demandant l'abolition des droits sur le ciment pour une période de quatre mois afin de permettre de continuer les travaux de bâtiment. On prétend qu'à moins d'un secours immé-

diat il y aura plus d'ouvriers sans ouvrage dans l'Ouest à cause de la rareté du ciment qu'il y en a d'employés dans toute l'industrie du ciment au Canada.

L'honorable député de Saskatoon prétend-il qu'il n'y avait pas urgence ou famine au point de demander au Gouvernement une action immédiate. Voici un télégramme de Saskatoon:

Saskatoon, 5 juin 1912.

Situation sérieuse à cause de la rareté du ciment. Nous avons cinq millions de dollars immobilisés dans cette ville par faute de matériaux. Demandons avec instance la rémission du droit pour quatre mois afin de nous permettre d'avoir le ciment des Etats-Unis. Tout retard pendant notre courte saison de construction est un coup sérieux aux travaux de toute sorte. Les entrepreneurs de la ville déclarent qu'ils perdent mille dollars par jour par le chômage forcé de leurs ouvriers.

Et cependant l'honorable député d'Edmonton qui vit au cœur même de la province d'Alberta et qui sait que la province voisine de Saskatchewan souffrait de la famine du ciment, au lieu d'approuver l'action du Gouvernement, fait entendre des protestations. Voici une autre citation du "Journal" d'Edmonton, en date du 7 juin 1912:

Rareté du ciment.

L'opinion est unanime dans l'Ouest sur la nécessité de remédier à la rareté du ciment qui menace de briser si sérieusement ce qui aurait été autrement la saison la plus active de la construction dans l'histoire de l'Ouest canadien.

L'abolition temporaire du tarif est le remède tout désigné et l'on ne devrait pas retarder à l'appliquer.

Le journaliste qui a écrit cet article n'avait évidemment pas consulté l'honorable député d'Edmonton, propriétaire du journal, parce qu'il y avait une grande différence d'opinion entre eux deux. La conduite de l'honorable député n'indiquait pas apparemment la nécessité pour le Gouvernement d'exercer le pouvoir qui lui est donné par la loi des douanes d'accorder à cette province et à l'Ouest canadien le secours qu'ils demandaient.

Winnipeg, 7 juin 1912.

Reportez-vous, s'il vous plaît, à la résolution adoptée par la chambre de commerce de Winnipeg le 19 décembre dernier et à la correspondance subséquente concernant le merger du ciment, dans lesquelles on allègue que le droit sur cet article nécessaire est excessif et on demande au Gouvernement fédéral de réduire ou d'abolir les droits.

Nous sommes sans nouvelles depuis votre lettre du 18 mars dans laquelle vous dites que la question sera soumise à l'étude du Gouvernement. Il existe une grande famine de ciment dans tout l'Ouest canadien. Les travaux de construction sont arrêtés et plusieurs sont abandonnés indéfiniment. Cette chambre demande avec instance que le Gouvernement agisse immédiatement en réduisant ou en abolissant les droits afin de remédier à la situation sérieuse actuelle.

C. N. BELL.

Ce télégramme a été envoyé par la chambre de commerce de la ville de Winnipeg, une des plus grandes villes du Canada. Des travaux pour plus de $19,000,000 avaient été entrepris l'année dernière et leur continuation était en danger. A l'unisson avec d'autres villes des municipalités de l'Ouest, Winnipeg demandait au Gouvernement d'intervenir et de les secourir. Cependant les honorables membres de la gauche persistent à dire que le Gouvernement a agi en vue d'aider aux élections dans la Saskatchewan. Jamais proposition plus ridicule n'a été soumise à cette Chambre.

North-Battleford, Sask., 8 juin 1912.

La rareté du ciment rend ici la situation critique. Les travaux de construction de toute sorte sont suspendus vu le manque de matériaux. Ce retard est un coup sérieux au développement général. Demandons avec instance la rémission temporaire des droits, ce qui nous permettra de faire venir notre ciment des Etats-Unis et empêcherait l'aggravation de la crise commerciale.

Ce télégramme vient du comté représenté par mon honorable ami. Je pourrais continuer à lire ainsi plusieurs autres articles; mais je n'en veux citer qu'un de plus du "Free Press" de Winnipeg, journal qui est un ami sincère des honorables députés de la gauche:

Réduction des droits sur le ciment.

Il faut louer le Gouvernement fédéral de ce qu'il a usé de la faculté que la loi lui donne, en cas d'urgence, pour réduire de moitié les droits sur le ciment. Il n'est guère douteux qu'un examen complet de la situation n'eût justifié une suppression totale de la taxe. Un abaissement de 52 à 26 cents par baril sera, cependant, accueilli comme étant une notable diminution, et le pays en remercie le Gouvernement.

Ce journal a la justice de reconnaître que le Gouvernement a fait son devoir. Il y a cependant ici des hommes que les populations de l'Ouest ont envoyés à Ottawa pour les y représenter et qui cherchent à retirer un avantage politique de cet acte de l'administration. Le même article ajoute:

Que cet abaissement du droit ne soit que temporaire, il y a lieu d'en être satisfait, en ce sens que le peuple n'entend pas que l'on s'attribue à Ottawa un pouvoir autocratique. Le tarif ne peut être fait que par le Parlement; il ne saurait l'être par décret; tout ce que peut le Gouvernement, c'est d'user, en cas d'urgence, de la faculté que lui confère la loi des douanes dans une occurrence comme celle-ci où le manque de ciment a retardé la construction dans l'Ouest.

M. BRADBURY.

Voilà un article que je recommanderai à la considération de l'honorable député d'Edmonton.

Un des arguments qu'il a formulés, ç'a été que cette réduction de la taxe sur le ciment, réduction qui prenait fin le 31 octobre, n'aurait pas dû être renouvelée. Le "Free Press" toutefois signale que l'usage constitutionnel, comme doit le savoir mon honorable ami, est de n'user de cette faculté qu'au cas d'urgence, et que, l'urgence cessant, cette faculté n'existe plus. Quand il y aura à traiter de cette taxe, ce sera au Parlement à le faire. Le Gouvernement a suivi la seule ligne de conduite qu'il pouvait suivre. C'est ce qu'avait fait, il y a une couple d'années, l'ancienne administration, quand est survenue la disette de charbon, et, dès que cette disette eut pris fin, elle a rétabli le droit, et c'est précisément ce qu'a fait l'administration actuelle; mais, au lieu de se montrer juste et équitable, l'honorable député fait de la politique avec cette affaire. Je doute même qu'il l'ait fait avec profit pour lui. Connaissant la sagacité des électeurs de l'Ouest, je suis sûr qu'ils seront mécontents de l'attitude qu'ils ont prise dans cette Chambre, lui et ses amis. M'est avis que les chambres de commerce et les grands corps municipaux de cette contrée, qui ont demandé au Gouvernement un soulagement à leur situation, se vengeront de l'attitude prise sur cette question par l'honorable député d'Edmonton, par son chef et par d'autres de la gauche.

Le "Free Press" publie, à la suite, des dépêches qui lui sont adressées de divers lieux, et même d'Edmonton.

Edmonton, le 10 juin.—La diminution de moitié du droit sur le ciment va permettre aux entrepreneurs d'importer cet article au prix de $3.25 à $3.30 le baril, en y comprenant les frais de transport, ce qui est le prix qu'ils comptaient avoir à payer, au commencement de la saison, à la Canada Cement Company, au dire de M. le secrétaire Whitmore de la bourse des entrepreneurs.

Brandon, le 10 juin.—En dépit du peu de mouvement du marché, le manque de ciment ne paraît pas avoir été ressenti d'une manière aussi aigüe ici qu'ailleurs.

Des gens arrivés ici ce matin assurent qu'il y aurait du ciment en abondance si le droit était abaissé. La nouvelle reçue au bureau du "Free Press" cet après-midi d'une réduction de moitié de la taxe sur le ciment a été généralement bien accueillie.

Je n'entends pas accumuler les preuves, cela n'est pas nécessaire. Il doit être évident pour tout membre de cette Chambre, et pour le pays, je suis sûr, que ces messieurs de la gauche sont injustes en refusant de reconnaître à l'administration le mérite d'un acte pour lequel elle pouvait raisonnablement attendre une appréciation plus juste de la part d'adversaires désireux de se montrer équitables. Mais non, ceux-ci ont profité de ce qu'une élection avait lieu dans la province de la Saskatchewan pour tenter de faire croire au pays en général et à l'Ouest en particulier que cette réduction du droit sur le ciment n'avait pas été faite dans le dessin de leur venir en aide, mais en vue de seconder les intérêts d'un parti politique dans la Saskatchewan. Rien de plus absurde ne pouvait être énoncé devant un groupe d'hommes intelligents. Je n'ai aucune hésitation à dire que les habitants de l'Ouest désapprouveront la conduite de ceux qui représentent ici cette contrée; qu'ils blâmeront le chef de la gauche d'avoir pris cette attitude, j'allais dire lâche.

Le très honorable député (sir Wilfrid Laurier) n'a pas osé insinuer lui-même que le Gouvernement avait réduit cette taxe dans le but d'aider à un parti politique dans la Saskatchewan, mais il nous a lu la lettre d'un particulier qui se dit ami du parti conservateur; un de ces petits fabricants dont les profits se sont trouvés par là diminués. Et, sur la foi de cette lettre, il a tenté d'attaquer le Gouvernement. A cela, je ne puis répondre qu'une chose, c'est que ce n'est pas pour le très honorable député une attitude bien digne à prendre devant le pays.

Je ne voudrais pas retarder trop longtemps les travaux de la Chambre; mais d'autres orateurs de la gauche ont pris une attitude semblable à celle de l'honorable député d'Edmonton, et je dirai un mot d'un argument qu'a présenté mon honorable ami de Cap-Breton-nord (M. McKenzie). Cet argument semblerait être tombé de la plume de Jules Verne ou de Rider Haggart. Il serait difficile d'imaginer un député de la droite se rendant coupable de faire consigner dans le compte rendu des débats des arguments comme ceux dont je vais, pour son édification, donner lecture à la Chambre.

C'est le 27 novembre que l'honorable député de Cap-Breton-nord a pris la parole. J'aurai à faire de copieux extraits de son discours afin de donner à la Chambre un échantillon des arguments qui nous arrivent des bords de la mer:

Pour moi, je serai fâché de douter d'une affirmation faite par le ministre des Finances (M. White). Je crois qu'il est animé de bonnes intentions, que c'est un homme d'une grande expérience qui a d'excellents sentiments naturels. Mais il est possible qu'un homme soit trompé. Il est possible que d'autres emploient des méthodes obscures et des trucs malhonnêtes. Il est possible de mettre sous les yeux du ministre des Finances des preuves que dans la simplicité de son cœur il croira très plausibles et qui en réalité ne seront pas du tout des preuves. Nous sommes depuis trop longtemps au monde. . .

Voilà, j'en ai peur, la cause de tout le mal.

. . . pour croire que le grand artiste qui était chargé de l'élection de la Saskatchewan aurait demandé au ministre des Finances de faire cette diminution dans le tarif sans lui donner quelque bonne raison. Ce grand chef et, j'en ai peur, le maître du Gouvernement, était trop adroit, trop fin calculateur, pour penser qu'il serait de quelque utilité de s'adresser au ministre des Finances pour lui demander une diminution sans lui donner de preuve et une preuve évidente et plausible qu'on pourrait soumettre à la Chambre, au moment décisif.

Poursuivant le cours de ses méditations, l'honorable député ajoute ceci:

Je peux me représenter, ce maître de l'administration, cet artiste, se rendant dans les Boards of Trade, dans les associations ou les sociétés de construction et leur dire: Je suis ici pour quelque chose, je suis ici pour aider à faire une élection et pour la gagner. Je dois avoir quelque chose d'extraordinaire dans la province.

Je dois avoir une chose qui attirera l'attention du public et une de ces choses serait de diminuer le tarif sur un produit qui entre en abondance pour l'utilité du public de cette province. Précisément, je pense que le ciment serait un bon article. Que diriez-vous d'envoyer au ministre des Finances une résolution demandant que cela soit fait. Excellent.

Cela est censé être la réponse des chambres de commerce et des corps municipaux:

Excellent. Si c'est nécessaire, nous sommes de loyaux partisans et nous le ferons, mais pensez-vous que M. White croira qu'un tel besoin se fait sentir? S'il le croira? Mais certainement il le croira, c'est un excellent homme, il ignore tout de ces intrigues, et il croira ce qu'on lui dira. C'est ce qu'on a fait dans toute l'étendue du pays, et cette avalanche de télégrammes et de résolutions est tombée sur la tête innocente du ministre et on a vu hier comme cela avait réussi à la façon énergique dont il a soutenu cette illusion qu'on avait fait entrer dans son esprit.

Il est difficile de croire, monsieur l'Orateur, que tout autre député s'oublierait au point de vouloir faire mettre au compte rendu des débats des arguments de cette sorte. Je ne suis pas un ancien de cette Chambre, comme mon honorable ami prétend l'être; j'aurais honte cependant de voir mettre dans les débats, sans la moindre excuse, des raisonnements comme ceux-là. L'honorable député tire de son esprit malade toute une suite d'événements inconcevables qui se seraient passés dans l'Ouest. Il voudrait nous faire croire, sans preuve, que ce maître des maîtres dont il parle, que cet "acteur" à nul autre pareil pourrait s'adresser aux diverses chambres de commerce du Nord-Ouest, aux sociétés de construction et aux corps municipaux, et les amener à lui faire gagner les élections de la Saskatchewan. Chacun de nous ne sait-il pas qu'il y a dans les chambres de commerce de l'Ouest autant de bons libéraux que de conservateurs, que les associations d'entrepreneurs comptent autant de membres d'un parti que de l'autre. Eh mais! il est enfantin de demander au pays, de demander à cette Chambre de croire à un argument tendant à démontrer que quelqu'un ait pu agir comme on le dit. L'honorable député, cependant, ne s'en tient pas là. Il calomnie et insulte délibérément les importantes chambres de commerce du Nord-Ouest Parlant de ce qui s'était passé dans la Nouvelle-Ecosse, à l'occasion des aciers et des houilles en baisse, il dit:

Nous avons des exemples de cette sorte d'affaires au Cap-Breton quand la Dominion Coal Co. ou la Nova Scotia Steel Company, par suite de la pression de leurs affaires sont incapables de fournir les rails ou du charbon et sont obligés de s'adresser aux Etats-Unis pour remplir leurs marchés. Jamais ces compagnies n'ont pensé s'adresser au Gouvernement pour leur demander de faire disparaître le tarif.

Il y a peut-être eu une autre illusion dont le ministre a été victime. Il est possible que ces coalitions et ces trusts se soient entendus avec les entrepreneurs pour soulever un incident afin d'effrayer le ministre en leur disant: "nous savons que nous avons à vous payer la différence pour toute perte que vous pouvez subir mais nous n'avons pas envie de payer un droit pour importer ce ciment et si vous crier assez fort, il entrera en franchise".

C'est là un argument nouveau. Peu d'instants auparavant, c'était le maître, le grand exécuteur qui avait fait cela. Il conçoit maintenant que ces coalitions et ces syndicats ont pu s'adresser à ces gens et leur dire d'élever la voix, et qu'après avoir fait entendre des clameurs suffisamment bruyantes, la taxe serait enlevée.

Il est bien possible qu'on ait joué ce tour au ministre et qu'on l'ait persuadé de permettre l'entrée en franchise avant qu'on ne lui eût fourni les preuves voulues. Mon honorable ami (M. White) n'est pas un enfant, il sait ce qui se passe dans ce monde, et il connaît les institutions de notre pays au point de vue civil ou militaire et il sait que les chambres de commerce sont les institutions les plus faciles à illusionner. Une résolution de la chambre de commerce est chose des plus négligeables à mes yeux. Ces institutions se composent de gens des plus irresponsables et des moins représentatifs.

Un ou deux membres peuvent adopter une résolution, un seul peut la proposer et l'appuyer, et il peut la signer comme président ou secrétaire et l'envoyer au ministère.

L'honorable ministre n'a pas autre chose et, cependant, il a le courage de dire: " où est l'honorable député de Saskatoon; je le défie de combattre la résolution adoptée par les membres de la chambre du commerce ".

Malheureusement pour mon honorable ami, s'il allait à Saskatoon pour se renseigner auprès de ces prétendus membres, il n'en trouverait pas un seul qui osât assumer la responsabilité de dire qu'il ait jamais entendu parler d'une chambre de commerce dans cette localité. Ce sont des preuves de cette nature que l'on apporte à la Chambre. A la séance

d'hier, on a reproché à l'honorable chef de l'opposition, avec de grands éclats de voix, de faire des affirmations risquées, sans avoir autre chose pour les appuyer, que des extraits de journaux. L'honorable ministre des Finances me permettra de lui dire que je n'ai jamais vu un chiffon de papier de moins de valeur qu'une résolution d'une chambre de commerce et, cependant, c'est la seule chose sur laquelle repose son grand plaidoyer d'hier.

Je le demande à tous ceux qui connaissent la composition des chambres de commerce du Manitoba et de l'Ouest: est-ce là une loyale attaque? Voici d'abord la chambre de commerce de Winnipeg, comprenant dans son sein les hommes d'affaires les plus distingués de cette ville, des citoyens d'élite, dont l'honorable député, leur dénonciateur, serait à peine digne de dénouer les cordons des souliers, bref d'importants hommes d'affaires à tous égards. Voilà les hommes qu'on a attaqués, calomniés, dénigrés. Voici la chambre de commerce de Saskatoon, et celle d'Edmonton, au sein desquelles figurent les hommes d'affaires les plus distingués du pays. Qui oserait supposer qu'un député oserait les insulter, comme l'honorable député l'a fait ici? Il n'a certes pas pris une attitude bien digne de cette Chambre et les députés de l'Ouest qui siègent à votre gauche, monseieur l'Orateur, porteront la responsabilité de cette attaque pour l'avoir soulignée de leurs sourires et de leurs applaudissements. Pour tous ceux qui connaissent la véritable situation et le personnel de nos chambres de commerce, ainsi que nos puissantes compagnies de construction, pareille attaque semble inexplicable, et tout député qui dénigre et calomnie ces institutions, comme l'a fait l'honorable député, doit en porter la responsabilité devant les chambres de commerce et les compagnies de construction du Manitoba, de Saskatchewan et de l'Alberta.

Sur qui retombe la responsabilité? Si, comme le député d'Edmonton (M. Oliver) a porté la Chambre à le supposer, il est résulté de graves inconvénients pour le pays de la hausse dans le prix du ciment et de la formation de ce merger, qui en porte la responsabilité?

Dès le 16 novembre 1909, j'appelai l'attention du premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et de son ministre des Finances sur la formation de cette coalition industrielle. Je posai alors au ministre des Finances une question dont voici le texte:

M. BRADBURY demande:

1. A-t-on appelé l'attention du Gouvernement sur la formation du merger du ciment, au moyen duquel la Compagnie de Ciment du Canada (à responsabilité limitée) a obtenu le contrôle d'une des plus puissantes compagnies de ciment au pays, avec un capital de $30,000,000 et que, par suite de la formation de ce merger, le ciment a subi une hausse importante, au détriment du consommateur?

2. Le Gouvernement a-t-il intention de prendre initiative dans le but de protéger le public contre ce merger qui menace de devenir une formidable coalition commerciale sous le contrôle d'une seule et puissante compagnie, relevant par là le prix du ciment, article presque de première nécessité aujourd'hui dans les grands travaux?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Le Gouvernement a appris par les journaux qu'un certain nombre de fabriques de ciment du Dominion se sont consolidées en une puissante compagnie. Quant à savoir si cette consolidation a illégalement rehaussé le prix du ciment, c'est là une question douteuse.

La loi statue sur un double moyen d'atteindre les coalitions commerciales qui relèvent illégitimement les prix. D'abord, en matière d'articles imposables, il y a, comme premier moyen, l'abolition ou la réduction des droits de douane, après enquête faite devant un juge. Au cours de cette session, notre intention est de proposer des mesures tendant à donner plus d'efficacité à cette disposition de la loi. L'autre moyen relève du Code pénal qui est sous la direction des procureurs généraux des diverses provinces.

Voilà la preuve évidente qu'on a appelé l'attention du Gouvernement sur la formation de ce merger et ses effets, et on demanda au Gouvernement d'intervenir, de faire enquête et d'appliquer le remède. Or, le Gouvernement ne fit absolument rien. Six mois plus tard, je posai de nouveau la question au Gouvernement à cet égard, lorsque le ministre du Travail présenta son bill tendant à soumettre à l'enquête les coalitions commerciales. Du compte rendu des débats je cite ce qui suit:

Au début de la session, j'appelai l'attention du ministre des Finances (M. Fielding) sur les effets qui devaient probablement résulter du merger du ciment au Manitoba et par tout le pays.

Voici la "Tribune" de Winnipeg, du 23 du courant, journal jadis fort en vogue auprès des députés de la droite.

Je compte bien qu'ils lui accorderont aujourd'hui tout autant de confiance qu'autrefois. Voici ce texte:

Les tarifs élevés et les coalitions commerciales: les partisans des tarifs protectionnistes élevés feraient bien de considérer les effets du relèvement du droit de douane, relativement au ciment.

Au cours de l'an dernier, il a passé par Winnipeg environ 400,000 barils de ciment approximativement, à peu près la moitié de cette quantité a été utilisée à Winnipeg pour des travaux de cette ville. Eu égard au nombre insolite de constructions neuves à Winnipeg et des travaux comme les ponts neufs et l'usine génératrice à la Pointe-du-Bois qui demanderont au moins soixante ou soixante-dix mille barils, on peut légitimement supposer que les contribuables de Winnipeg auront besoin d'une quantité similaire, soit 200,000 barils.

Cette année, combien faudra-t-il payer de plus que l'an dernier, pour ce ciment? Aujourd'hui les entrepreneurs de bâtiments à

Winnipeg paient $2.40 le baril pour la même qualité de ciment qui ne coûtait guère que $1.80, l'an dernier, avant la formation du merger, auquel a donné naissance le tarif protectionniste élevé, soit une hausse de 60 cents. En d'autres termes, si ce prix se maintient, comme tout porte à le croire, Winnipeg seul devra payer pour son ciment $120,000 de plus que l'an dernier. Aujourd'hui le merger vend son ciment, par baril, à un prix de 10 à 15 cents inférieur à celui du ciment importé des Etats-Unis. Aux Etats-Unis il existe un droit protecteur de 51 à 52 cents le baril, droit presque prohibitif. En Ontario, le ciment peut se vendre dans toutes les fabriques $1 le baril, en chiffres ronds. Le droit est donc de 50 p. 100.

Si on réduisait le droit à 30 p. 100, ce qui est la taxe moyenne pour les articles fabriqués, le consommateur du Manitoba pourrait importer son ciment des Etats-Unis, advenant que le merger canadien exigeât un prix trop élevé.

Après avoir donné lecture de cet article de la "Tribune", je formulai quelques observations. En voici le texte:

Je tiens à souligner ce que j'ai dit, au début de la session, lorsque le ministre des Finances m'affirma qu'on préparait une mesure sur cette question. C'est là une chose de souveraine importance pour l'Ouest. Aujourd'hui pour presque toutes nos importantes constructions, par suite du prix élevé du bois, on utilise le ciment dans une large mesure, et bien que la "Tribune" estime à 400,000 barils la quantité de ciment qui passera par Winnipeg, cette année, sur les différents réseaux, on peut affirmer sans crainte qu'il passera par cette ville une bien plus grande quantité de ciment, pour répondre aux besoins de l'Ouest grandissant. Je tiens à savoir du ministre qui s'occupe de ce bill s'il a l'intention de faire enquête et de prendre les moyens voulus pour que le merger tienne compte des vœux des populations de l'Ouest.

La proposition de la "Tribune" relativement à la réduction de la taxe douanière sur cet article me semble fort judicieuse et équitable.

Où était alors le député d'Edmonton?

Lorsqu'il est constaté que les mergers provoquent dans le prix des marchandises qu'ils produisent une hausse injuste pour le consommateur, le Gouvernement devrait réduire ou abolir entièrement les droits, si cela est nécessaire pour forcer les coalitions commerciales à fournir au peuple leur produit, quel qu'il soit, à un prix raisonnable. Indubitablement ce merger du ciment est un grave inconvénient pour l'Ouest. L'an dernier, on pouvait se procurer du ciment pour $1.80; aujourd'hui il faut le payer $2.40 le baril. C'est là le résultat du merger, paraît-il, et le Gouvernement devrait prendre sans retard les mesures voulues pour protéger le consommateur à cet égard.

Voilà qui prouve parfaitement que l'ancien Gouvernement a été averti des conséquences résultant de ce merger du ciment. Alors, la "Tribune" affirma que le prix était excessif, et si le député d'Edmonton eût alors été aussi convaincu qu'il l'est aujourd'hui de la nécessité de réduire ou d'abolir ce droit, il n'aurait certainement pas laissé échapper l'occasion favorable, lorsqu'il siégeait sur les banquettes ministérielles. Et cependant, connaissant tout cela, il est un de ceux qui ont contribué à la formation et au développement de cette puissante coalition commerciale qui existe aujourd'hui au Canada. C'est sous le régime libéral que naquit, prospéra et se développa cette coalition. Le Gouvernement du jour ne fit pas enquête, et pourquoi? Parce que presque tous les esprits dirigeants de cette coalition, y compris le président de la compagnie, était libéral. Personne n'oserait affirmer que l'honorable George Cox, de Toronto, ou l'honorable sénateur Edwards ou l'honorable M. Mackay soient conservateurs. Lorsque je signalai ce merger à l'attention de cette Chambre, en 1909-1910, tous les esprits dirigeants de cette coalition étaient libéraux actifs, et cela sans doute nous donne l'explication du mutisme dont firent alors preuve le député d'Edmonton et son chef et voilà pourquoi ils ont laissé ce merger agir à sa guise et imposer ses volontés aux populations de l'Ouest.

Or, aujourd'hui, les rôles sont renversés. L'honorable député siège à la gauche, le parti conservateur est au pouvoir et il demande au parti conservateur de prendre des mesures que, de concert avec ses amis, il n'a pas osé adopter. Ils recourent à la tactique qui leur a si bien réussi aux élections de 1896, alors qu'ils parcoururent le pays, prônant l'abaissement du tarif, le dégrèvement des taxes douanières et le libre-échange, à l'instar du régime en vogue en Angleterre. Mais aussitôt après leur avènement au pouvoir, ils se firent les amis des syndicats industriels et des coalitions commerciales au pays. Ils portent la responsabilité du relèvement de la taxe douanière du ciment. Si cette taxe est trop élevée—ce que je ne saurais affirmer—je demanderai au Gouvernement une enquête approfondie sur cette question, et s'il est constaté que le droit est trop élevé, je compte que le Gouvernement fera son devoir, à l'instar des autres cabinets conservateurs, et qu'il appliquera le remède, en abaissant le droit de douane dans l'intérêt de nos populations.

J'ai sous les yeux les statistiques relatives au tarif. Quand ces messieurs sont arrivés au pouvoir, ils ont trouvé que le tarif n'était pas aussi élevé qu'il l'est aujourd'hui. En 1894, sous l'ancien régime conservateur, le tarif était le suivant, d'après les rapports des douanes:

1894: article 184 ciment comprenant le ciment de Portland ou romain, chaux hydraulique ou éteinte, 40 cents par baril, y compris le droit sur le baril.

1897: article 187, ciment de Portland ou hydraulique, ou chaux, éteinte, en sacs, en tonneaux ou en barils, le poids de l'enveloppe

compris dans le poids soumis au tarif, 12½ cents par 100 livres.

Une des premières choses que s'empresse de faire le Gouvernement fut d'augmenter le tarif sur le ciment. En 1897, le très honorable chef de l'opposition arriva au pouvoir avec une forte majorité obtenue en promettant de réduire les droits et d'établir le libre-échange comme on l'a en Angleterre, et la toute première chose qu'il fit fut d'augmenter les droits sur le ciment. En 1906, nouvelle augmentation.

Article 290, ciment de Portland et chaux hydraulique ou éteinte, en sacs, en tonneaux ou en barils, le poids de l'enveloppe compris dans le poids soumis au tarif.

C'est-à-dire qu'en plus de payer l'augmentation des droits sur le ciment lui-même, le public devait payer le droit sur le poids du sac ou du baril ou de l'enveloppe quelconque contenant le ciment. Et encore, ce n'est pas le plus extraordinaire, car je trouve ce qui suit à l'article 291:

Sacs dans lesquels le ciment ou la chaux mentionnés dans l'article 290 est importé d'après le tarif général de 20 p. 100.

Voici brièvement ce qui est arrivé. En 1894, sous l'ancien régime conservateur et jusqu'à ce que les libéraux arrivassent au pouvoir, le tarif était de 40 cents par baril, y compris le baril; quand les libéraux vinrent au pouvoir, en 1896, il fut porté à 43 cents ¾ par baril, y compris l'enveloppe, c'est-à-dire que le droit était augmenté de 3 cents ¾ plus le poids du baril ou une augmentation totale de 5 cents par baril. Mais, **en 1896, ce parti du libre-échange, non content** d'avoir augmenté le tarif, le porta à 51 cents ¾. Quand le parti libéral arriva au pouvoir, il trouva donc un droit inférieur sur le ciment et il inaugura un tarif plus fort, contribuant ainsi à créer le merger, car on peut dire sans crainte que sans une augmentation de tarif, il n'y aurait pas eu un grand encouragement à faire le merger au Canada. Si le tarif sur le ciment est au**jourd'hui un fardeau pour le public, toute** la responsabilité en repose sur les épaules du très honorable chef de l'opposition, sur le représentant d'Edmonton et leurs collègues dans tout le pays. Ce sont eux qui ont imposé ces droits élevés sur le ciment. Il n'y a pas de doute que le Gouvernement conservateur aura le devoir de diminuer les droits et de faire en sorte qu'un tarif équitable soit imposé.

Avant de terminer, je tiens à signaler qu'il a été présenté à la Chambre à la dernière session un bill qui a été repoussé grâce à l'intervention et à l'influence du chef de l'opposition et cette mesure aurait permis à la Chambre et au pays de savoir exactement où en était la compagnie du ciment. Je veux parler du bill de la com**mission du tarif. Si nous avions aujourd'hui** cette commission du tarif, elle pourrait se rendre dans les bureaux de ce merger, examiner les livres et se rendre compte immédiatement de la situation pour savoir si on lui accordait oui ou non trop de protection. Le gouvernement libéral a augmenté cette protection d'environ 30 p. 100 et pourtant ces honorables députés de la gauche ont l'audace de nous tenir responsables de l'accroissement du coût du ciment.

Je ne retiendrai pas plus longtemps l'attention de la Chambre, mais je veux seulement dire pour finir que les honorables députés de l'Ouest devront être plus conséquents s'ils veulent gagner l'appui de l'Ouest; il faudra qu'ils soient plus patriotes et plus loyaux pour l'Ouest. Les représentants de l'Ouest ne peuvent pas monter deux chevaux, un dans l'Ouest et un autre ici. C'est très bien pour eux d'aller discuter dans une petite école le prix élevé de l'existence et le renchérissement du coût du ciment et de venir ensuite protester contre le Gouvernement parce qu'il est intervenu pour améliorer la situation qui existait dans cette région du pays. Il n'y a pas de doute que le Gouvernement est intervenu quand il y avait une sérieuse pénurie dans tout le pays. Des millions de dollars de travaux publics allaient être en suspens; déjà des travaux s'élevant à des centaines de milliers de dollars avaient été arrêtés; des milliers d'ouvriers erraient dans les rues sans travail et la conséquence eut été que si le Gouvernement n'était pas intervenu, ces milliers d'ouvriers auraient été jetés sur le pavé sans emploi. Et pourtant, en présence de tout cela, nous voyons nos adversaires essayer d'une manière injuste et peu patriotique de faire avancer leurs affaires politiques à propos de cette réduction de droits sur le ciment qui a été accordée dans les intérêts seuls des habitants du pays.

M. D. B. NEELY (Humboldt): Ainsi que d'autres de nos collègues, j'apprécie beaucoup, monsieur l'Orateur, les bons conseils qui nous sont donnés par l'honorable député de Selkirk (M. Bradbury). Avec ce vif intérêt personnel que prend l'honorable député, je le sais, à la réélection des députés libéraux de l'Ouest, il nous a conseillé de ne pas essayer de monter deux chevaux, un ici et l'autre chez nous.

Mais, monsieur l'Orateur, il ne me semble pas que mon honorable collègue monte le même cheval sur lequel il chevauchait il y a deux ou trois ans. Il nous a dit dans son discours, dont une partie est une répétition des observations qu'il présentait au dernier parlement qu'il avait attiré l'attention du Gouvernement en 1909-1910 sur la formation du merger et sur le prix élevé du ciment. Il est

un fait qui n'a pas besoin d'être démontré, à savoir que l'honorable député de Selkirk a fait partie de la Chambre depuis 1911 et que durant toute la première session, en réalité, depuis que ses amis sont au pouvoir, c'est la première fois qu'il attire l'attention de la Chambre sur cette grave situation causée par les opérations du merger du ciment au Canada. En ce qui concerne l'honorable député de Selkirk, je ne crois pas qu'il monte exactement le même cheval sur lequel il chevauchait quand les libéraux étaient au pouvoir.

Le discours du Trône me semble être un document très remarquable, à la fois pour les choses qu'il contient et pour beaucoup d'autres dont il ne parle pas mais qui, d'après moi, auraient dû être comprises dans le programme soumis à l'attention du Parlement

Tout d'abord on nous signale la prospérité générale qui est répandue sur toute la surface du Canada. Mais nos amis qui siègent à votre droite, monsieur l'Orateur, n'ont été aux affaires que très peu de temps et ils n'attendent vraiment pas, je suppose, que nous tirions la conclusion qu'ils sont la cause première de cette prospérité générale, parce qu'ils n'ont pas eu encore le temps de désorganiser cette splendide administration qui leur a été léguée par le gouvernement précédent et à qui on peut imputer dans une large mesure la prospérité générale du pays.

Notre attention est particulièrement appelée sur l'accroissement du commerce du Canada avec les autres nations. Il semble un peu remarquable de féliciter la Chambre, de la part d'un gouvernement qui est arrivé au pouvoir en opposition à une convention commerciale qui aurait augmenté notre commerce dix fois plus que le Gouvernement n'a pu le faire depuis qu'il est au pouvoir. C'est vraiment remarquable de les entendre se féliciter, eux et de pays, de cette augmentation du commerce quand le cri de guerre qui les a portés au pouvoir, le programme qui les a fait arriver aux affaires, était précisément la restriction apportée au commerce avec un des plus grands pays du monde, la république qui est au sud de nous.

On nous demande de nous féliciter ainsi que le pays de la signature d'un traité de commerce avec qui? Avec les Antilles anglaises, et on a signalé à la Chambre l'accroissement que cela allait procurer à notre commerce. Cette convention commerciale avec les Antilles est sans doute très bonne en principe. Le principe est excellent, mais le résultat n'est presque rien comme le sait chacun de nous. Pourtant on nous demande de nous féliciter du succès des négocaitions du traité de réciprocité avec les Antilles anglaises, immédiatement après le rejet d'une convention de cette nature avec une nation de cent millions d'habitants.

L'immense place accordée jusqu'à maintenant dans la discussion à notre vieille connaissance, la convention de réciprocité doit avoir frappé chacun de nos collègues. Les membres du Gouvernement nous rappellent à chaque instant la question de la réciprocité. Le discours du ministre des Finances en a parlé longuement et la seule chose qui m'ait frappé dans ce discours, c'était la sollicitude remarquable du ministre pour la question de la réciprocité. Il paraissait très désireux d'obtenir le consentement des membres de l'opposition pour entourer bien profondément toute cette question. Cela doit causer à l'honorable ministre une grande inquiétude et un sérieux ennui puisqu'il fait appel aux membres de l'opposition pour l'aider à transporter cette question loin de ses yeux et de ses oreilles Mais, monsieur l'Orateur, le parti libéral n'a pas l'intention de dire qu'il ne veut plus voir ni entendre cette question. L'honorable député de King-et-Albert (M. Fowler) s'en est aperçu l'autre soir quand il posait des questions à certains députés de la gauche. La convention particulière qui a été soumise à l'approbation du Canada, le 21 septembre 1911, est sans doute une chose du passé, mais, monsieur l'Orateur, si cette convention ou ce traité particulier est enterré, le principe sur lequel il repose ne mourra jamais dans l'histoire du pays. Nos honorables adversaires pensent-ils que s'ils ont remporté une victoire temporaire, grâce à la défaite de cette convention spéciale avec les Etats-Unis, le peuple Canadien va enterrer pour toujours le principe des marchés plus vastes. S'ils ont cette illusion, je crois qu'il ne s'écoulera pas longtemps avant qu'ils ne s'aperçoivent qu'ils dorment dans une fausse tranquillité. Le parti libéral a toujours foi dans les principes de la dernière convention de réciprocité, il y a toujours eu foi et on ne peut lui reprocher aucune conséquence à cet égard.

Vous n'ignorez sans doute pas, monsieur l'Orateur, que nous avons dans cette Chambre des députés ministériels qui, lorsque ce projet de convention douanière fut déposé, l'approuvaient tout autant que les députés libéraux. Conséquents avec nous-mêmes, nous sommes en faveur du principe sur lequel repose cette convention, mais parmi nos adversaires il s'en trouve qui, bien que favorables à la réciprocité, ont cédé aux exigences du moment et aux influences extérieures, pour se joindre à ceux qui préféraient tromper les lecteurs en exploitant un faux patriotisme qu'ils avaient eux-mêmes réussi à créer dans le pays.

M. STANFIELD: Que s'est-il passé parmi les députés libéraux?

M. NEELY: Si mon honorable ami avait suivi mes remarques, il saurait ce que j'ai dit concernant l'attitude de notre parti.

On est même allé jusqu'à prétendre que parmi ceux qui ont voté en faveur de la réciprocité en 1911, un grand nombre ont changé d'opinion depuis, et on en donne comme preuve le résultat de l'élection partielle dans le comté de Macdonald, Manitoba. Comme vous le savez, monsieur l'Orateur, c'est le candidat conservateur qui a été élu dans cette élection. Ce fut certainement une surprise pour beaucoup d'entre nous d'apprendre la majorité obtenue par le candidat ministériel. Le candidat indépendant avait pris la peine, quelques mois avant l'élection, de visiter toutes les parties importantes du comté et d'y tenir des assemblées publiques. Partout il avait été applaudi et accueilli avec le plus grand enthousiasme. D'après toutes les apparences, au mois d'août, le sentiment populaire dans le comté de Macdonald était en très grande majorité favorable à des marchés plus étendus et à des relations commerciales plus faciles; mais lorsque vint l'élection au mois d'octobre, M. Richardson et ses amis constatèrent que le résultat du scrutin n'était pas l'expression de ce sentiment. Pourquoi, au mois d'octobre, les électeurs n'ont-ils pas voté conformément à l'opinion qu'ils exprimaient au mois d'août, quand M. Richardson, était allé les visiter?

Je ne crois pas, qu'à cette phase du débat, il soit nécessaire d'exposer à la Chambre les raisons pour lesquelles le sentiment qui existait à Macdonald au mois d'août n'a pas trouvé d'expression dans le scrutin du mois d'octobre. Ainsi que l'ont démontré l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) et plusieurs orateurs de la gauche, on n'a pas permis aux électeurs de Macdonald d'exprimer librement leur opinion sur la grande question économique qui leur était soumise.

Le débat qui vient d'avoir lieu a révélé qu'il existe au Manitoba un état de choses qu'il est temps de dénoncer et de porter à la connaissance du pays. Après les nombreuses députations de cultivateurs qui sont venus ici, au mois de décembre 1910, demander la réciprocité avec les Etats-Unis, il y a lieu d'être surpris de constater que la population de la plus ancienne province de l'Ouest n'a élu que deux libéraux sur les dix représentants qu'elle envoie à ce Parlement.

Nous trouvons la clef de cette énigme dans le résultat de l'élection partielle de Macdonald. Les moyens employés avec la connivence et l'appui apparemment du ministre des Travaux publics; les moyens employés par ses anciens collègues du gouvernement du Manitoba et auxquels on a eu recours dans l'élection partielle de Macdonald, sont les mêmes que ceux qui ont été mis en œuvre dans toutes les élections fédérales et provinciales, pour empêcher la majorité des électeurs du Manitoba d'exprimer librement son opinion aux bureaux de votation.

Depuis nombre d'années, depuis que le gouvernement Roblin détient le pouvoir dans cette province, tous les candidats libéraux, tous les organisateurs libéraux, se sont trouvés en présence de conditions semblables à celles dont l'existence nous a été démontrée dans la récente élection de Macdonald. Ce n'est qu'en tremblant que les organisateurs libéraux osaient employer des moyens légitimes pour solliciter les suffrages des électeurs, car ils savaient que toute l'administration de la justice de la province était entre les mains d'un groupe de fonctionnaires bien décidés à empêcher les électeurs d'exprimer librement leur opinion le jour de l'élection.

La Chambre n'oubliera pas de sitôt l'étrange discours prononcé par le ministre des Travaux publics (M. Rogers), discours par lequel il a voulu faire exonorer sa conduite, celle de ses anciens collègues du gouvernement manitobain et celle de l'organisation conservatrice en général, dans cette élection de Macdonald. A en juger par les discours prononcés par le ministre des Travaux publics et sir Rodmond Roblin, premier ministre du Manitoba, pendant cette élection, on aurait pu croire que cette "troupe importée de bandits et de voleurs" se disposait à s'emparer du comté de Macdonald et à le transporter quelque part dans la province de la Saskatchewan.

Qu'est-il arrivé? Dans cette troupe de bandits et de voleurs, il n'y avait qu'un seul étranger, M. J. J. Sullivan. Les trois autres étaient des citoyens de la province du Manitoba, et par conséquent, le mot "importés" ne peut pas s'appliquer à eux. J'ai demandé l'autre jour au ministre des Travaux publics pourquoi ces hommes n'avaient pas été poursuivis. Sa réponse a été que l'un d'eux était "un prévaricateur public et était connu comme tel depuis des années". Raison de plus, alors, pour le poursuivre, surtout s'il s'était livré a des manœuvres frauduleuses durant l'élection de Macdonald.

Quelle raison donne le ministre des Travaux publics pour motiver l'arrestation de J. J. Sullivan? J'ai déjà entendu dire que des fils aient été punis pour les fautes de leurs pères, mais c'est la première fois que j'apprends que les neveux doivent souffrir pour leurs oncles. Le ministre des Travaux publics prétend que le fait d'être le neveu d'un nommé "Cap" Sullivan qui a fait parler de lui, il y a un certain nombre d'années, est une raison suffisante pour être mis en prison, du moment que ce neveu ose se montrer dans le comté de Macdonald. Ce qui rend le cas plus odieux en-

core, c'est qu'il n'existe aucun lieu de parenté entre M. J. J. Sullivan et le fameux capitaine. C'est du moins ce que déclare M. J. J. Sullivan.

M. SHARPE (Lisgar): Il est parfaitement connu dans l'Ouest et dans l'Ontario.

M. NEELY: Nous avons un télégramme de lui à cet effet.

M. SHARPE (Lisgar): Il vous faudrait de meilleures preuves.

M. NEELY: J'ignorais que l'honorable député de Lisgar fût médecin; en d'autres termes, je ne savais pas qu'il eût assisté à la naissance de M. J. J. Sullivan. Nous devons supposer cependant qu'il était sur les lieux en cette circonstance. Mon honorable ami sait-il personnellement ce qu'il affirme en ce moment?

M. SHARPE (Lisgar): Je n'ai jamais vu Sullivan, mais je le sais.

M. NEELY: L'honorable député et ses amis ont commis en ceci la grande erreur de s'en rapporter aux "on dit".

M. BOYCE: C'est à l'honorable député d'Edmonton qu'il faut adresser ce reproche. Il n'a pas son égal dans la Chambre pour se fier aux racontars.

M. NEELY: L'honorable député d'Edmonton n'a pas besoin de moi pour le défendre. Quand vint le moment de poursuivre M. Sullivan, malgré le nom épouvantable qu'il porte et malgré les exploits antérieurs de son prétendu parent, on constata qu'il n'existait pas la moindre preuve contre lui. L'honorable député de Selkirk, que je regrette de ne pas voir à son siège, voudrait nous faire croire que c'est grâce à la magnanimité du parti conservateur du Manitoba si ces poursuites ont été abandonnées. Mon honorable ami peut aller conter cela à d'autres. J'admets qu'il y a de bons conservateurs, mais il faudrait avoir plus qu'une dose ordinaire de crédulité pour admettre que c'est par générosité que l'association conservatrice du Manitoba a abandonné les poursuites contre ces quatre prévenus.

A mon sens, on n'a pas raison de dire que le comté de Macdonald s'est prononcé contre la réciprocité. Les questions douanières ne sont pas du ressort des législatures provinciales, mais il arrive quelquefois que les questions fédérales et les questions provinciales s'entremêlent, et si le ministre des Travaux publics prétend que l'élection de Macdonald a sonné le glas de la réciprocité, je me demande ce qu'il a dit en apprenant le résultat des dernières élections de la Saskatchewan, car, à tort ou à raison, de l'aveu même du chef conservateur de cette province, la réciprocité a joué un grand rôle dans cette élection.

Il est déjà très mal que dans l'élection de Macdonald des organisateurs libéraux aient été jetés en prison sans motif; il est très mal que des gens coupables de substitution de personne, dans l'intérêt du parti conservateur, aient été remis en liberté, par des moyens illégaux; mais ce que je considère plus grave encore c'est que depuis que le débat est engagé sur l'amendement du chef de l'opposition, les orateurs ministériels n'ont pas trouvé d'autres arguments à nous opposer que celui-ci: "vous avez fait la même chose quand vous en avez eu la chance". Mon honorable ami (M. Bradbury) et l'honorable député de King-et-Albert (M. Fowler) se sont servis de cet argument. On pouvait s'y attendre. Ce sont des personnages politiques d'une importance secondaire, dont les aspirations sont nécessairement moins élevées que celles des chefs du parti. Mais lorsque nous voyons le premier ministre du Canada (M. Borden) et son premier lieutenant (M. White) (Leeds), lorsque nous voyons le ministre des Travaux publics (M. Rogers), un des membres les plus importants du Gouvernement, ne trouver rien autre chose à répondre pour faire excuser leur conduite, je dis que cela est beaucoup plus grave que tout ce qui s'est fait de malhonnête dans l'élection de Macdonald.

J'imagine la façon dont le peuple de ce pays va envisager le résultat pratique de cette discussion sur les méthodes qu'on emploie en temps d'élection, puisque la meilleure réponse que le premier ministre lui-même peut trouver pour réfuter ces accusations de manœuvres frauduleuses dont son ministre des Travaux publics doit porter toute la responsabilité, car c'est lui qui les connaissait particulièrement, consiste à dire qu'il s'est commis des irrégularités dans le passé et que, pour cette raison, on doit examiner d'un œil assez indifférent les faits qui se sont produits au cours de la campagne électorale de Macdonald. Certes, on n'a pas toujours observé strictement dans le passé la loi des élections fédérales, mais je demanderais aux honorables membres de cette Chambre qui ont rappelé avec une complaisance si marquée, ces choses d'Ontario, s'ils peuvent trouver dans toute l'histoire politique d'une province quelconque qu'un gouvernement libéral a méconnu les droits des électeurs jusqu'au point de mettres ces derniers en état d'arrestation, de les jeter en prison foulant ainsi aux pieds la première des libertés dont ces électeurs devaient jouir en leur qualité de sujets britanniques.

M. SHARPE (Lisgar): L'honorable député demande qu'on lui cite un cas; je puis lui rappeler celui qui s'est produit en Saskatchewan l'été dernier.

M. NEELY: Mon honorable ami devra trouver mieux que cela, s'il veut nous faire

partager son avis sur ce point. L'occasion se présentera peut-être avant longtemps où il pourra relever d'autres faits de cette nature. Il dit qu'on a perpétré des actes répréhensibles au cours de l'élection de la Saskatchewan l'été dernier. Bien que la décision que monsieur l'Orateur a rendue nous empêche d'attaquer ces aspects de la question, si l'honorable ministre croit à propos d'ignorer cette défense, il devra me permettre de lui signaler une différence assez sensible qui existe entre l'attitude de ce Gouvernement et celle qu'ont tenue les ministres du gouvernement provincial de la Saskatchewan. L'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers) a affirmé que le gouvernement libéral de la Saskatchewan avait remporté les élections de l'été dernier grâce à des manœuvres frauduleuses et condamnables. Eh! bien, monsieur l'Orateur, qu'a fait tout d'abord le premier ministre de la Saskatchewan dès la première séance de la législature qui s'est réunie après l'élection qui nous occupe? Il a lui-même soumis l'examen des accusations dont le ministre des Travaux publics se fait aujourd'hui l'écho au comité permanent des privilèges et élections de la législature avec mission formelle de la part du gouvernement de faire l'enquête la plus sérieuse et la plus complète sur tout ce qui se rattachait à ces accusations. Voilà ce que n'ont pas fait les ministres fédéraux.

M. BOYER: L'honorable député ne croit-il pas qu'il vaudrait mieux demander à la Chambre de confier à son comité des Privilèges et Elections la tâche de s'enquérir de tous ces faits que porter une accusation formelle basée sur une preuve qui ne nous est pas encore soumise?

M. NEELY: L'occasion favorable n'a pas manqué au Gouvernement de dire ce qu'il voulait faire connaître et de soumettre toutes les propositions qu'il aurait arrêtées dans le cas qui nous occupe. On lui a fourni la preuve d'actes qu'il n'a seulement pas tenté de nier. Mon honorable ami devrait poser sa question au premier ministre du Canada, mais non pas à moi.

Tel est donc le contraste entre les deux Gouvernements. Je suis certain que nos adversaires vont dire: "Oh! ce n'est là après tout qu'une tentative hypocrite". Je suis persuadé que le Gouvernement de la Saskatchewan recevra avec bienveillance le témoignage de celui qui a porté les accusations relatives aux élections de la Saskatchewan: j'ai nommé le ministre des Travaux publics. L'état de choses est tel qu'on ne peut le tolérer plus longtemps. Ce n'est pas l'habitude des chefs des différentes Eglises du Canada—je ne crains pas qu'on se moque de moi si je parle ainsi, non je ne redoute pas la raillerie, puisque l'honorable représentant de Simcoe (M. Currie) est absent de la Chambre à ce moment—ce n'est pas, dis-je, l'habitude des chefs des différentes Eglises du Canada, de prendre une part active et inopportune à la discussion d'affaires qui révèlent un caractère exclusivement politique et public. Pourtant, quel est le membre de cette Chambre qui ne sait pas que si flagrantes furent les turpitudes qui ont marqué l'élection partielle de Macdonald, que le synode presbytérien de la province de Manitoba a cru qu'il était de son devoir d'adopter une motion de censure à l'endroit de ceux qui avaient toléré ces méfaits sans nom. J'estime que mes amis de la droite ont tiré un parti par trop exagéré de cette victoire, non, de cette supposée victoire qu'ils ont remportée dans Macdonald. Je ne connais rien de celui qui se trouve à siéger ici à la suite de cette élection. J'ose espérer, toutefois, qu'il a le cœur et l'esprit assez haut placés pour ne pas avoir accepté un siège en cette Chambre s'il avait su que c'étaient ces manœuvres frauduleuses qu'on a mises au jour, qui avaient assuré son élection. J'ai confiance qu'apprenant que c'est le parti conservateur qui a employé ces menées condamnables pour remporter cette victoire, il dira: "Je ne garderai pas un siège remporté par de tels moyens, non, mais je me reprendrai à nouveau devant les électeurs de cette division et je leur fournirai l'occasion juste, complète et libre d'exprimer une seconde fois leur sentiment aux bureaux de scrutin.

On nous dit que cette affaire n'en restera pas là.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. NEELY: Des honorables députés disent: "Très bien! très bien!" ce dont je suis fort aise, certes. L'honorable ministre des Travaux publics nous a dit l'autre jour qu'on avait pris une poursuite contre M. Richardson, le candidat défait dans cette élection. Cette Chambre compte un assez grand nombre d'avocats parmi les membres de la gauche comme parmi ceux de la droite; or, tout avocat sait parfaitement que si les tribunaux peuvent priver de sa franchise électorale quelqu'un qui n'a pas observé à la lettre toutes les dispositions du statut relatif au cens électoral, cela n'implique pas nécessairement qu'il se soit rendu coupable d'un délit qui le fasse tomber sous le coup du code criminel. Ceux qu'on a mis en état d'arrestation et qu'on a emprisonnés ont été remis en liberté, s'il faut en croire l'affirmation de l'honorable ministre des Travaux publics. Il n'existe pas de poursuite en tant que le code criminel se trouve concerné. Qu'importe ce que ces gens-là peuvent tenter au moyen d'une poursuite contre leurs accusateurs. En refusant de leur faire un procès basé sur les renseignements fournis contre les accusés, ils

ont reconnu, en vérité, qu'ils ne pouvaient établir le bien-fondé de leur prétention.

Nous avons entendu la protestation véhémente du très honorable chef de la gauche (sir Wilfrid Laurier) et celle non moins accentuée de l'honorable représentant d'Edmonton (M. Oliver), à propos de l'attitude qu'ils ont prise sur la question de l'abaissement du droit sur le ciment. Le dernier atout que tiennent en réserve les membres du Gouvernement et leurs fidèles consiste, quand ils n'ont pas de raison valable à invoquer contre l'honorable chef de la gauche, à inventer des chimères et à se servir ici d'hommes de paille qui se livrent à des attaques à fond de train contre l'ancienne administration. C'est bien l'attitude qu'ont tenue les différents partisans du Gouvernement qui ont discuté cette question de l'abaissement du droit sur le ciment, tout cela dans le but de faire croire à la Chambre et au pays que le très honorable chef de la gauche et que l'honorable représentant d'Edmonton sont opposés à une diminution du droit sur le ciment.

Comment celui qui jouit de ses facultés mentales peut-il tirer cette conclusion du discours du chef de l'opposition et de celui de l'honorable député d'Edmonton, voilà ce que je ne puis comprendre. Je suis convaincu que tous les membres de la gauche qui ont discuté cette question ici même sont en faveur d'une diminution du droit sur le ciment. Celle-ci ne représentait pas grand'chose, peut-être, mais la convention commerciale contre laquelle la majorité du peuple s'est prononcée le 21 septembre 1911, contenait une disposition relative à un abaissement du droit sur le ciment.

M. EDWARDS: De combien?

M. NEELEY: J'ai parlé d'une diminution raisonnable. Je crois qu'elle représentait environ 2 cents ½ le 100 livres.

M. EDWARDS: 1 cent ½.

M. NEELY: Mon honorable ami est peut-être mieux renseigné que je le suis; mais ce n'est pas le point que j'entends discuter. Je fais observer qu'on se proposait d'abaisser le droit sur le ciment, ce dont les partisans du Gouvernement n'ont pas voulu entendre parler.

L'honorable ministre des Finances (M. White) a pris l'attitude d'un homme dont on a outragé la dignité sous le prétexte que le très honorable chef de la gauche avait tenté de cacher au peuple du Canada la véritable attitude qu'il entendait tenir, autrement dit, sous le motif que l'on n'avait laissé prévoir cette réduction sur le ciment que dans le but d'influencer le verdict des électeurs de la Saskatchewan au cours de la campagne qui se poursuivait alors dans cette province.

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

M. NEELY.

Reprise de la séance.

M. NEELY: Lorsque la Chambre à suspendu sa séance, je rappelais la plainte que faisait entendre l'honorable ministre des Finances, lorsqu'il disait que les membres de la gauche n'avaient pas bien compris l'attitude qu'il avait tenue dans cette question de l'abaissement du droit sur le ciment au mois de juin dernier.

En vérité, l'honorable ministre des Finances a montré les dents; d'un ton solennel il a sommé le très honorable chef de la gauche et l'honorable député d'Edmonton de lui présenter des excuses pour la manière dont ils avaient expliqué cette réduction. J'avoue que je suis prêt à approuver tout abaissement du droit sur le ciment quelque soit le temps qu'on l'opère parce que je crois que ce droit est trop élevé. Je suis convaincu que l'abaissement du droit sur le ciment, abaissement opéré par le Gouvernement, a favorisé sensiblement la population de l'Ouest, sinon de tout le Canada. Mais il me répugne de faire en mon nom, et encore moins en celui d'aucun honorable membre de la gauche, apologie à l'honorable ministre des Finances du but et du motif de cette réduction. L'honorable ministre des Finances affirme qu'il n'avait en vue que l'avantage du peuple. J'accepte cette déclaration sans réserve aucune, mais je refuse de croire que c'était là le seul motif qui amenât les autres membres du Gouvernement qui, cela va sans dire, ont nécessairement approuvé cette réduction de droit à ce temps particulier.

Dans la correspondance que l'honorable ministre des Finances a déposée sur le bureau, je trouve une lettre de la chambre de commerce de Winnipeg en date du 7 juin 1912, lettre qu'a citée bien malencontreusement, certes, l'honorable député de Selkirk (M. Bradbury). Cette lettre fait allusion à la correspondance échangée entre cette institution et l'honorable ministre des Finances et les membres du Gouvernement, remontant au mois de décembre 1911. Qu'on ne croie pas qu'il s'agisse d'une correspondance intermittente, puisque, s'il faut en croire ce qu'on a rapporté ici même, de nombreuses lettres ont été échangées entre la chambre de commerce de Winnipeg, l'honorable ministre des Finances et les membres du Gouvernement. Cette institution a pris une attitude tranchée sur cette question. Elle estimait que le droit était trop élevé et que le ciment se vendait trop cher; dans des lettres antérieures elle demandait au Gouvernement d'abaisser le droit d'une façon appréciable, soit de l'enlever complètement. Je n'ai pas sous les yeux cette première correspondance; l'honorable ministre des Finances n'a pas eu la gracieuseté de la déposer sur le bureau, mais il saute aux yeux que la chambre de commerce de Winnipeg prévoyait précisément ce qui de-

vait arriver, c'est-à-dire une disette de ciment dans toutes les provinces de l'Ouest.

Cette disette n'était pas prévue depuis le 7 juin seulement; durant de longs mois, la chambre de commerce de Winnipeg s'était déjà efforcée de convaincre le Gouvernement qu'il était de son devoir de réduire ou d'abolir le droit sur le ciment. Le ministre des Finances voudrait faire croire à la Chambre que ces instances relatives à la réduction ou à l'abolition du droit sur le ciment furent l'affaire d'un instant, qu'elles se manifestèrent en quelques jours. Le ministre des Finances doit savoir, aussi bien, sans doute que les représentants de l'Ouest des Grands lacs, que bien des semaines avant cette dernière demande pressante, chacun des habitants de l'Ouest canadien savait qu'il existait une disette de ciment et que si l'on n'y parait pas, l'industrie du bâtiment en souffrirait sérieusement. Je ne crains pas d'affirmer que dès longtemps avant la clôture de la dernière session, le ministre des Finances et certains autres membres du cabinet, sinon tous, étaient informés du fait. Ce renseignement devait leur avoir été communiqué. La chambre de commerce de Winnipeg les tenait constamment au fait de la situation, ce que d'ailleurs elle n'avait cessé de faire depuis décembre 1911; et c'est simplement lancer des paroles en l'air que de venir prétendre aujourd'hui que la réduction du droit fut dictée par l'urgence du besoin, puisque cette urgence était évidente depuis déjà de longs mois quand le Gouvernement se décida à effectuer cette réduction.

Que le besoin fût pressant, je ne le conteste pas; je me borne à affirmer qu'il l'était depuis longtemps quand la réduction fut effectuée. Voici quelle est ma pensée à moi, représentant de l'Ouest en cette Chambre. Je suis bien aise que l'on ait réduit le droit sur le ciment et je regrette profondément qu'on l'ait établi à son ancien chiffre; mais à cet égard, notre cause n'est pas d'une faiblesse telle qu'il faille dire à la Chambre et au pays qu'il s'agit pour nous d'un besoin urgent. Nous voulons bien d'une réduction du droit sur le ciment, mais d'une réduction durable et non pas simplement provisoire; or, une telle réduction ne saurait être décrétée que par le Parlement. Par conséquent, le Gouvernement, qui était muni de pleins renseignements depuis des mois, aurait dû effectuer cette réduction au cours de la dernière session.

Le ministre des Finances a pour ainsi dire trouvé un mot nouveau dont il s'est servi à mainte reprise au cours du présent débat. Il nous a priés de croire que la réduction du droit et l'approche des élections de la Saskatchewan se sont trouvées tout simplement synchronisées. Mais il ne saurait être question de synchronisme, puisque l'annonce de la réduction fut faite pour la première fois à un banquet que le nouveau ministre des Travaux publics (M. Rogers), alors chef du ministère de l'Intérieur se serait, au dire de certains collègues—ce dont je ne saurais me porter garant—offert lui-même à Régina, le soir du 10 juin. A ce banquet, le ministre des Travaux publics annonçait qu'il venait de recevoir une dépêche du premier ministre . .

M. OLIVER: Pas du ministre des Finances?

M. NEELY: Non, du premier ministre—disant que le droit sur le ciment avait été réduit de moitié. Il va sans dire que l'annonce de cette nouvelle par le ministre des Travaux publics au milieu d'un banquet politique tenu dans la ville de Régina, au moment où une élection était sur le point d'avoir lieu dans la province, n'était qu'un simple synchronisme. J'admets avec le ministre des Travaux publics que, lorsqu'il fit son fameux discours, les brefs d'élection n'étaient pas encore lancés, mais les élections de la Saskatchewan étaient assez proches, puisqu'elles eurent lieu le 11 juillet et que l'annonce de cette nouvelle fut faite le 10 juin. Dans l'Ouest, à vrai dire, chacun savait que le gouvernement de la Saskatchewan se proposait de faire bientôt lancer les brefs d'élection. Etant quelque peu enclin à la méfiance en ce qui concerne de tels synchronismes, je dois dire que si, pour ce qui a trait au ministre des Finances, il n'y eut en tout cela qu'une simple coïncidence de temps, l'explication ne vaut pas à l'égard des autres membres du cabinet.

Nous avons pu constater les avantages de cette résolution de droit, et nous avons ici la lettre où certain ministre—j'aimerais que toute lettre semblable portât la signature du ministre qui en est l'auteur, car il importe d'être exact dans ses citations—fait observer à un fabricant de ciment que le droit sur ce produit, pour avoir été réduit de moitié, n'en reste pas moins au chiffre élevé de 30 p. 100. Cette réduction à 30 p. 100 fut un bienfait signalé.

Puisque le ministre des Finances et ses collègues du cabinet ont paré à la disette de ciment au cours de l'été dernier, qu'ils se sont rendu compte des bienfaits de la réduction du droit de douane et se sont pleinement renseignés sur l'état de choses qui prévaut dans l'Ouest, je serais curieux de savoir ce qu'ils se proposent de faire en vue de mettre l'industrie du bâtiment dans l'Ouest à l'abri d'une telle disette au cours de l'été prochain. Si le ministre des Finances désire faire voter une loi pour donner un caractère permanent à cette réduction de droit, il peut compter sur mon appui et sur celui de tous les députés libéraux des circonscriptions situées à l'ouest des Grands lacs.

Le ministre des Finances prétend que nous lui devons des excuses: il se peut qu'il ne soit pas à blâmer: quant au Gou-

vernement lui-même, nous ne nous sentons pas encore disposés à lui demander pardon ainsi que mon honorable ami nous a demandé de le faire.

L'autre jour répondant au très honorable chef de l'opposition, le premier ministre terminait ses observations en tentant de se couvrir de gloire par la comparaison de ce que son Gouvernement a accompli depuis le peu de temps qu'il est au timon des affaires avec ce que le gouvernement libéral a fait pendant ses quinze années d'exercice du pouvoir. Il passait en revue le nombre d'excellentes choses accomplies par le Gouvernement actuel, signalant entre autres la réorganisation des services publics. On a remarqué cependant que mon très honorable ami n'a guère insisté sur les efforts tentés par son Gouvernement pour réorganiser ces services. Pour ma part, je crois que le Gouvernement actuel a réorganisé les services publics, qu'il y a effectué des changements très considérables.

L'un de ses premiers soins fut d'instituer une commission dite du service public; cette commission existait depuis quelques mois à peine que l'on jugeait nécessaire de la reconstituer de nouveau. Je crois que l'on vient de terminer cette reconstitution en nommant un nouveau président à la place de celui qui, pour des raisons à lui connues, a démissionné depuis la prorogation des Chambres. De la partie du pays que j'habite, de ma circonscription électorale, j'ai observé l'effet de cette réorganisation des services administratifs qui, à ce qu'il m'a paru, n'est que prétexte à décapitation, à destituer des fonctionnaires libéraux que l'on remplace par des conservateurs. C'est la réforme par la hache.

Quand le premier ministre parlait de réorganiser les services administratifs, on pensait, eu égard aux protestations qu'il faisait entendre à l'époque où il était chef de l'opposition, qu'il se proposait de les soustraire à l'influence de la politique. Il y a bien eu réorganisation des services, mais je ne vois pas en quoi on a amélioré ceux-ci. La réorganisation, ainsi que j'ai pu m'en rendre compte dans ma propre circonscription, a mis des conservateurs militants à la place de fonctionnaires libéraux, qu'ils s'occupassent activement de politique ou non.

Bien que je ne me propose pas de discuter, au cours du présent débat, l'affaire des élections provinciales, je considère qu'il convient d'appeler l'attention de la Chambre sur la nature des nominations faites par le Gouvernement dans la réorganisation des services extérieurs et de signaler la manière dont ces fonctionnaires se sont comportés depuis leur nomination. Dans l'Ouest, c'est avec le ministère de l'Intérieur que l'on a le plus souvent affaire; or, à venir jusqu'à tout récemment, le chef de ce ministère était mon honorable ami de Winnipeg (M. Rogers), aujourd'hui ministre des Travaux publics. Cet honorable ministre a réorganisé le service dans ma circonscription; et comment s'y est-il pris? Il a simplement mis à la porte tous les inspecteurs de homesteads nommés par l'ancien Gouvernement. La presque totalité des fonctionnaires du ministère de l'Intérieur furent invités à démissionner ou autant que j'ai pu m'en rendre compte, furent destitués sans aucune forme de procès. On les remplaça par d'autres; je signalerai entre autres la nomination d'un nommé Smyth à la place d'un inspecteur de homesteads que l'on a destitué.

Ce personnage, à qui la réorganisation des services valut d'être nommé inspecteur de homesteads à la place d'un fonctionnaire nommé par le gouvernement précédent, ne craignit pas d'aller s'occuper un peu des élections de la Saskatchewan dans l'intérêt et pour le compte du parti conservateur. La part légère qu'il y prit—elle doit avoir été bien minime si l'on en juge par le résultat—lui valut une dénonciation l'accusant d'avoir intimidé des électeurs. J'ai par devers moi la copie de la dénonciation dont ce personnage fut l'objet. Il fut traduit devant les tribunaux de la province et condamné à $50 d'amende et au paiement des frais judiciaires, qui devaient vraisemblement représenter une autre somme de $50. Voilà un fonctionnaire du gouvernement fédéral qui se permet d'intimider les électeurs; on le dénonce, les tribunaux de la province le déclarent coupable et le condamnent à $50 d'amende et au paiement des frais.

M. MACDONALD (Pictou): Quel est son nom?

M. NEELY: Arthur Smyth, tel est le nom de ce personnage.

M. MACDONALD (Pictou): L'a-t-on destitué pour avoir agi de la sorte?

M. NEELY: C'est le point que j'allais aborder. Le fait est notoire. Le ministre des Travaux publics ne saurait prétendre qu'il n'était pas au fait de ce qui s'est passé, puisque, chose étrange, à l'époque de la démission de l'ancien gouvernement, le successeur de l'honorable député d'Edmonton au ministère de l'Intérieur semblait connaître le dossier de chacun des fonctionnaires que le Gouvernement compte dans les diverses parties du pays. Il était au fait des actions de chacun.

Il doit donc savoir ce que ce fonctionnaire a fait et de quelle faute il s'est rendu coupable à l'élection de la Saskatchewan. Si celui-ci avait interjeté appel et réussi, nous aurions pu dire qu'il avait été illégalement condamné et que c'était à tort qu'il avait été tenu de subir sa peine; mais, bien que l'accusé se fût proposé d'interjeter appel de-

vant les tribunaux, il ne l'a pas fait et il s'ensuit que la condamnation subsiste, et que le nommé Smyth, inspecteur des homesteads, a payé l'amende et les frais de justice.

M. MACDONALD (Pictou): Le premier ministre le congédiera.

M. NEELY: Nous aurions aimé que cela eût eu lieu un peu plus tôt.

M. MACDONALD (Pictou): Il sera forcé de le faire.

M. NEELY: Les derniers renseignements que j'ai reçus de la circonscription m'apprennent que ce fonctionnaire exerce encore ses fonctions d'inspecteur des homesteads sous l'égide du Gouvernement. Ce n'est pas tout. Je me suis trouvé dans cette partie de la province pendant l'élection, et j'ai constaté que, non seulement l'inspecteur des homesteads se mêlait de l'élection, mais que l'agent du domaine fédéral à Humboldt, qui tient sa nomination du ministère, s'en occupait aussi.

L'une des premières personnes que j'ai rencontrées par hasard, après le commencement de la lutte électorale, était un autre fonctionnaire fédéral, ni plus ni moins que le fameux Jackson qui, je crois, est chef du service secret fédéral, bien qu'il ait exercé de semblables fonctions sous le gouvernement du Manitoba avant d'être appelé à ce poste.

Voici la copie d'une lettre de l'agent du domaine fédéral à Humboldt qui présente M. Jackson, chef du service secret fédéral, au nommé Smyth, inspecteur des homesteads, qui a été reconnu coupable de tentative d'intimidation auprès des libres électeurs de la Saskatchewan. Voici la copie d'une lettre dans laquelle M. Oliver—c'est ainsi qu'il se nomme—prie M. Smyth, l'inspecteur des homesteads, de vouloir bien donner à M. Jackson, chef du service secret fédéral, l'aide et les renseignements dont il peut avoir besoin. Je crois savoir que le nommé Jackson a joué bien des principaux rôles dans l'élection de Macdonald; ce chef du service secret fédéral a été arrêté dans la circonscription de Wadena, dans la province de la Saskatchewan, sous la même accusation que M. Smyth, l'inspecteur des homesteads, et il a été conduit à Régina. Comme nos amis libéraux dans la circonscription de Macdonald, il n'a pas subi son procès pour l'unique et suffisante raison qu'il s'est fait délateur et a renseigné le tribunal sur les nombreux individus de son calibre qu'il avait amenés avec lui du Manitoba dans la Saskatchewan. Voilà le genre de réforme et de réorganisation du service public dont nous a dotés jusqu'à présent le ministère actuel. Je ne crois pas qu'il ait lieu de s'enorgueillir de cette réorganisation. Elle ne cadre certainement pas avec les promesses faites et les engagements pris par le premier ministre avant l'élection.

M. GRAHAM: Les temps ne concordent pas.

M. NEELY: Non. Il y a une lacune très grave dans le discours du trône; c'est l'absence de mention du dépôt à la présente session d'un projet de remaniement de la carte électorale afin de donner aux différentes provinces du Canada un nombre convenable de représentants aux Communes.

Autrefois, sous l'ancien régime conservateur, il importait peu à l'Ouest canadien qu'il y eût un remaniement de la carte électorale, car la population était si peu nombreuse qu'il se produisait peu de changements dans la représentation d'une année à l'autre. Mais une ère nouvelle a lui dans l'Ouest. A l'ouest des Grands lacs, il y a trente-cinq représentants et ce territoire a le droit d'en avoir cinquante-six ou cinquante-sept, en se basant sur le résultat du dernier recensement.

Le premier ministre se fait fort de dire que nous ne devrions pas nous montrer impatients à ce sujet; nous n'avons pas besoin, dit-il, de nous inquiéter de la nouvelle carte électorale; le ministère a trois ou quatre ans devant lui et nul ne souffrira pourvu que la répartition des collèges électoraux ait lieu avant la prochaine élection. Cette attitude du premier ministre ne me plaît guère. Comment peut-il dire qu'il ne surgira pas dans le pays ou en cette Chambre une crise qui nécessiterait une consultation immédiate du peuple? Pour en démontrer la possibilité, je ferai observer que, si une vingtaine et plus de membres de cette Chambre venus de la province de Québec et quelques représentants de la province d'Ontario sont fidèles aux engagements qu'ils ont pris et aux promesses qu'ils ont faites avant l'élection concernant le plébiscite sur la question navale, une crise éclatera dans un avenir rapproché dans les affaires gouvernementales.

Le ministère nous dit qu'il n'y a pas de nuage à l'horizon. N'est-il pas vrai que plus d'une vingtaine de représentants de la province de Québec ont été élus parce qu'ils étaient opposés à l'aide que le présent Gouvernement, ou tout autre, pourrait accorder, par contribution ou autrement, pour la défense de l'empire. Et, à moins que la rumeur et les déclarations des journaux ne mentent, quelques représentants de la province d'Ontario sont dans le même cas. Lorsque le Gouvernement soumettra son projet, quel qu'il soit, qu'il s'agisse du don d'une somme d'argent ou d'un plan de flotte canadienne, si ces messieurs tiennent leurs engagements envers leurs commettants, il se produira à brève échéance une crise dans les affaires de l'Etat.

Puisqu'il en est ainsi, il est juste de notre part d'exiger un projet de loi pour le remaniement de la carte électorale à la présente session, et le Gouvernement n'a invoqué

aucun motif légitime pour ne pas se rendre immédiatement à notre demande.

Le remaniement de la carte électorale est donc une affaire grave. Les tableaux du recensement sont complétés, nous dit-on. Pourquoi le premier ministre, ou un autre membre du Gouvernement, ne donne-t-il pas à la Chambre la raison du retard apporté au dépôt du projet de loi créant de nouveaux collèges électoraux.

On nous dit que la représentation des provinces de l'Ouest au Sénat sera augmentée. C'est un renseignement, il est vrai; mais le Gouvernement est plus tenu de donner au corps électoral un nombre suffisant de représentants dans cette Chambre que dans un corps dont il choisit lui-même tous les membres. Je voudrais obtenir du ministère plus de renseignements qu'il n'en a donnés jusqu'à présent à ce sujet

Je dois dire au premier ministre, qui n'est pas présent, et aux autres membres du cabinet qu'à moins que la Chambre n'obtienne des raisons plus plausibles pour expliquer pourquoi le Gouvernement ne dépose pas à la présente session un projet de loi modifiant la carte électorale, ils entendront discuter cette question mainte et mainte fois, jusqu'à ce qu'ils se rendent à notre demande, en autant, du moins, qu'elle a trait à la suffisance des motifs de leur refus de déposer un projet de loi concernant la réfection de la carte électorale.

Nous avons beaucoup entendu parler de ce qui s'est passé à l'élection complémentaire de Macdonald. Il a aussi été question de l'élection complémentaire de Richelieu. En ce qui concerne cette dernière, pas même un membre du ministère n'a tenté de justifier ce qui s'est passé. La Chambre est donc unanimement d'avis que, si le représentant de Charlevoix a fait cette promesse et pris cet engagement à la condition que les électeurs donnassent leurs suffrages au candidat conservateur, un changement s'est opéré dans les mœurs politiques de ce pays. Quelque répréhensible que soit cette conduite, elle n'est qu'une tentative de corrompre une seule division électorale.

Je regrette que le ministre de l'Intérieur ne soit pas à son siège, car c'est de lui que je parlerai maintenant. A Richelieu, on a tenté de corrompre une seule circonscription, tandis qu'en termes aussi clairs qu'il a osé employer, le ministre actuel de l'Intérieur (M. Roche), au fameux banquet de Régina, le 10 juin dernier, a cherché à corrompre toute la province de la Saskatchewan.

Avant l'élection de septembre 1911, le premier ministre, qui était alors chef de l'opposition, a fait une tournée dans l'Ouest et a fait des promesses en termes clairs et précis à la population. Entre autres choses, il a promis que s'il était porté au pouvoir, il prendrait des mesures immédiates pour remettre aux provinces de l'Ouest leurs richesses naturelles, forêts, mines et terres, et le reste. Il a pris cet engagement sans faire aucune restriction, que je sache, et je crois que mon affirmation est exacte. Il l'a pris non seulement une fois, mais une douzaine de fois et plus. Pendant cette tournée du premier ministre, nous étions du moins d'avis qu'il était franc et sincère dans ces promesses à la population. Nous ne nous attendions pas qu'il aurait une occasion de remplir ses engagements, et je ne crois pas que lui-même s'y attendît. Que cela ait été ou n'ait pas été une surprise pour lui, l'occasion lui en a été donnée et aujourd'hui, lui et les membres de son ministère, se trouvent en présence de ces engagements. Le premier ministre n'a pas dit aux habitants de l'Ouest: "Nous vous remettons vos ressources naturelles, si vous votez pour les conservateurs ou pour les libéraux". La promesse de céder aux provinces leurs ressources naturelles n'était accompagnée d'aucune restriction. Ceci est la deuxième session. J'ai parcouru d'un bout à l'autre le discours du Trône et je n'y trouve pas la moindre mention de cette promesse du premier ministre faite avant l'élection. Il me semble bizarre que le premier ministre n'ait pas un seul mot à dire touchant cet engagement; mais, au banquet de Régina le 10 juin dernier, le ministre de l'Intérieur, qui était alors Secrétaire d'Etat, a donné aux habitants de la Saskatchewan une excuse qui ne justifiaient pas les événements qui s'étaient déroulés pendant les mois précédents; car la Chambre doit savoir que, bien que le parti libéral ait accepté temporairement les conditions imprévues à ces provinces dans leurs lois organiques, après le règlement, le parti libéral et la législature de la Saskatchewan ont fait savoir qu'ils exigeaient la remise des ressources naturelles aux gouvernements provinciaux. Cette demande n'a pas été présentée en prévision d'un changement de ministère, car les projets de résolution ont été adoptés par les chambres d'assemblées d'Alberta et de la Saskatchewan antérieurement à l'élection qui priva le parti libéral du pouvoir.

Elles étaient adressées à un gouvernement libéral avec tout espoir que la demande serait exaucée. Le parti libéral supposait que le premier ministre était un homme de parole. Nous savions seulement ce qu'il avait dit lorsqu'il était dans l'opposition; mais nous ne savions pas comment il agirait lorsqu'il serait chef de gouvernement; lorsqu'il était dans l'opposition il avait beaucoup promis. Qu'a dit son ministre aux habitants de la Saskatchewan lorsque s'adressant aux électeurs de toute la province au banquet de Régina, juste quatre semaines avant les élections provinciales, il leur déclarait en termes aussi clairs qu'il est possible d'employer, que s'ils voulaient avoir leurs ressources naturelles, ils devaient irrémissiblement voter pour M. Haultain, le chef conservateur dans la pro-

vince. Nous blâmons le député de Charlevoix (M. Forget) pour avoir voulu corrompre un comté, mais voici qu'un ministre de la couronne cherche à corrompre toute une province. Personne ne peut lire les paroles du ministre actuel de l'Intérieur prononcées à ce banquet, et en leur donnant l'interprétation la plus favorable possible sans s'empêcher de conclure qu'il avertissait la province de Saskatchewan que si elle voulait obtenir possession de ses ressources naturelles, il fallait voter pour le parti conservateur dans les élections provinciales qui devaient avoir lieu et qu'elle n'avait pas besoin de s'attendre à rentrer en possession de ces ressources si elle ne votait pas de la manière indiquée; et cela nonobstant le fait que lorsqu'il y avait un gouvernement libéral à Ottawa toute la législature de la province de Saskatchewan avait fait une demande pressante à ce gouvernement pour qu'il lui remît la possession de ses ressources naturelles.

Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur un état de chose qui existe présentement dans l'Ouest. Le Gouvernement le connaît probablement, parce que je crois qu'il a fait certaines démarches pour l'améliorer.

L'année dernière le trafic était sérieusement encombré à la tête des lacs, et on constate les même embarras cette année. Nous ne voulons pas naturellement de la réciprocité, mais nous sommes obligés de nous adresser à la commission du commerce entre Etats afin d'obtenir des taux d'entier parcours aux ports intérieurs américains pour l'emmagasinage de notre grain. Naturellement nous ne voulons pas de la réciprocité, mais l'on me dit que tout récemment on a suspendu l'application de nos règlements de cabotage dans nos eaux intérieures, afin que les bateaux américains puissent recevoir notre grain à la tête des lacs pendant les mois d'hiver. On a parlé il y a quelque temps de tenir la navigation ouverte un peu plus longtemps sur les Grands lacs, mais j'apprends que la navigation est à la veille de se fermer et le Gouvernement n'a apparemment rien fait pour remplir la promesse donnée par l'entremise des journaux que la navigation resterait ouverte un mois de plus.

Je ferai remarquer aussi que les installations terminales à la tête des Grands lacs sont absolument insuffisantes pour les besoins du transport du grain cette année ou en toute autre année. Il faut que ces installations soient énormément augmentées dans un avenir très prochain. Nous savons que le premier ministre s'est engagé à nationaliser les élévateurs de tête de ligne sur les lacs. Le ministre des Travaux publics a annoncé l'été dernier au même banquet fameux, que le Gouvernement avait acheté quarante-sept acres de terrain à Fort-William pour y construire des élévateurs de tête de ligne. Je suppose que l'on pourrait aujourd'hui utiliser ce terrain pour y verser le grain en plein air, car le Gouvernement ne paraît pas avoir érigé aucun édifice à la tête des lacs; il n'y a certainement aucun abri dans le moment. Si le Gouvernement est incapable de faire face aux besoins du trafic du grain qui devient plus encombré d'une année à l'autre, il pourrait du moins rendre à la population de l'Ouest le grand service d'aider par tous les moyens possibles à l'enquête qui se fait présentement devant la commission des chemins de fer sur le tarifs excessifs de transports des marchandises.

Et le Gouvernement pourrait par son influence obtenir une diminution appréciable des tarifs de transports pour l'avantage des consommateurs de l'ouest du Canada.

Ce n'est pas mon intention de discuter pour le moment la question qui nous sera soumise dans très peu de temps, savoir, la part que doit prendre le Canada dans la défense de l'empire. Je dirai seulement ceci, savoir que si je me rends bien compte des sentiments de ceux que je représente dans cette Chambre, ils sont toujours prêts à approuver l'attitude prise par ce Parlement en mars 1909, et appuieront fidèlement leur représentant dans toute mesure que le Canada prendra pour faire sa part dans le maintien et l'accroissement des moyens de défense de l'empire comme ceux de notre pays.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Je demanderai à la Chambre de m'accorder son indulgence pendant les quelques instants que je discuterai quelques-unes des questions mentionnées dans le discours du trône, d'autres dont il n'est pas fait mention dans ce même discours, et quelques autres qui ont été soulevées au cours de ce débat. En justice pour l'amendement qui nous est soumis, je lui donnerai la première place. Nous nous sommes efforcés dans la province d'Ontario de faire nos élections aussi pures que possible et de n'employer que des moyens honorables. J'ai été réellement surpris d'entendre l'honorable député de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier) nous dire comment il avait été traité dans l'élection de Macdonald. Venant à la suite de l'honorable député de Humboldt (M. Neely), et me guidant sur l'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce) je suis d'avis que cette question devrait être renvoyée au comité des privilèges et élections de cette Chambre, ou à un comité spécial pour qu'une enquête complète soit faite.

Je suis tout disposé, dans l'intérêt général, à essayer d'élever notre vie publique, spécialement la manière de faire nos élections, et de prendre tous les moyens nécessaires pour atteindre cette fin. Il nous est possible d'élever le niveau de notre vie publique et c'est le devoir des membres des

deux partis politiques, spécialement de ceux qui ont l'honneur de représenter les électeurs dans cette Chambre, de faire en sorte que tout électeur, quelles que soient ses opinions politiques, puisse enregistrer son vote. Je crois que c'est là le désir du pays; du moins je sais que c'est le sentiment des électeurs dans ma propre province et je n'ai jamais eu connaissance, spécialement dans mon comté, que les deux partis politiques ne se soient pas traités avec justice dans la conduite des élections.

Je veux parler maintenant de la question du tarif des câblogrammes. On nous promet une nouvelle réduction dans les taux. Nous en avons déjà une, il est possible que nous en obtenions encore. Les compagnies de câble ont fait connaître il y a quelque temps qu'elles réduiraient leurs tarifs entre la mère patrie et le Canada. Mais on n'obtiendra jamais une réduction substantielle du prix des câblogrammes tant que le Canada n'aura pas le courage de dire qu'il se propose d'établir lui-même un câble entre le Canada et la mère patrie, et aussi de compléter et mettre sur des bases solides la compagnie de câbles actuellement formée de différents membres de l'empire entre l'Australie et le Canada. Le monopole des câbles océaniques qui, jusqu'à ces derniers temps, avait ses quartiers généraux à Londres, mais les a transportés depuis aux Etats-Unis, est un des grands monopoles du monde. Il ne consentira jamais à diminuer le prix des câblogrammes tant qu'il n'y sera pas forcé. Du moment que l'on a appris, il y a quelque temps, que le Canada songeait à établir lui-même un câble océanique, ce monopole a commencé à baisser ses prix.

Ce fait devrait suffire pour encourager notre ministre des Postes (M. Pelletier), qui s'est beaucoup occupé de la question, à se mettre à l'œuvre, et d'utiliser des excédents considérables actuels pour construire et maintenir un câble national entre la mère patrie et le Canada.

M. LEMIEUX: Très bien! très bien!

M. MACLEAN (York-sud): Nous avons assez expérimenté.

L'ancien ministre des Postes (M. Lemieux) approuve ce que je dis; mais je regrette beaucoup que lorsqu'il avait charge de la question il n'ait pas jugé à propos de faire ce que je propose aujourd'hui. Cependant ses marques d'approbation m'indiquent qu'il est d'avis que le moyen d'obtenir des taux réduits est d'avoir un câble appartenant à l'Etat. J'ai déjà fait connaître à cette Chambre les renseignements soigneusement recueillis à Londres il y a quelques années et qui nous apprennent que la cabale persistante du monopole des câbles dans les couloirs du Parlement avait empêché effectivement toute réduction dans le prix du câblogramme pendant des années et des années, et que cette cabale aurait toujours le même succès tant que le Canada et la mère patrie n'agiront pas. L'Angleterre sera obligée de s'unir à nous du moment que nous le dirons. Ce ne sera pas au Canada à faire les premiers frais dans l'établissement d'un câble national; il faudra que la mère patrie fasse sa part. Tout ce que nous avons à faire c'est de dire par l'entremise de la Chambre des communes et par l'entremise du Gouvernement que nous nous proposons d'unir l'empire par un câble national comme par des moyens de défense. On obtiendra de meilleurs résultats de relations commerciales plus étendues et de l'échange plus intime des opinions du peuple qu'au moyen de navires, matelots et soldats.

Une question importante dont ne parle pas le discours du Trône est la réforme du Sénat. Je voudrais que l'on réformât un peu ce corps. Dans cinq ans d'ici notre constitution, l'acte de l'Amérique britannique du Nord, aura cinquante ans d'existence, et l'expérience nous montre que certaines réformes sont nécessaires. et qu'on devrait faire une tentative sérieuse pour améliorer notre constitution. Deux voies s'ouvrent à nous pour obtenir ces réformes; nous pouvons demander au parlement impérial des pouvoirs additionnels pour faire nous-mêmes ces réformes, ou cette Chambre peut, je crois, agir elle-même. Vu que notre constitution aura bientôt un demi-siècle d'existence, le Gouvernement fédéral devrait, à mon avis, inviter les gouvernements provinciaux et autres à une conférence pour examiner de quelle façon la constitution pourrait être améliorée, et cette Chambre devrait discuter tout spécialement la manière dont le Sénat pourrait être réformé. Le Sénat n'est pas naturellement ce qu'il devrait être. Peut-être aussi que cette Chambre n'est pas exactement ce qu'elle pourrait être, mais le peuple y a son mot à dire, tandis qu'il est impuissant à l'égard du Sénat. On a trouvé le moyen en Angleterre de réformer la Chambre des Lords, et cette réforme a été obtenue par la discussion dans la Chambre des communes et sur les tréteaux politiques dans le pays.

Dans le pays comme dans la Chambre, il devra être fait quelque chose. La question de la réforme du Sénat mérite que cette Chambre la discute, de même que le pays. Un Sénat comme nous l'avons aujourd'hui est un anachronisme, et chacun admettra, je crois, le Sénat, de fait admettra lui-même, que certains changements le rendant davantage justiciable de l'opinion publique sont de règle. J'espère donc que, dans un délai raisonnable, on apportera remède à cette situation.

J'arrive maintenant à la politique navale. Je suis en faveur d'un don immédiat, je suis en faveur d'une marine canadienne et d'une alliance plus étroite entre la métro-

pole et ses possessions d'outre-mer, alliance qui tende à l'unité complète dans la défense et, comme corrollaire, à une participation du Canada, dans une certaine mesure à la détermination de la politique de l'empire. J'ai fait sur cette question deux discours ou je me suis déclaré dans cette Chambre en faveur d'un don immédiat et d'une marine canadienne. Je suis encore de cet avis, et je n'ai rien à y changer. Pour ce qui est d'une contribution immédiate, j'aurais préféré que la chose fût faite il y a deux ou trois ans et sans condition, afin de lui donner un caractère de spontanéité. Je félicite le présent Gouvernement de son intention d'offrir une somme d'argent. J'espère que ce sera une somme importante, mais, vu l'urgence alléguée, j'aurais désiré qu'elle eût été faite il y a deux ans, ou l'année dernière. J'eusse encore souhaité que cette contribution eût été spontanée et qu'elle fût venue du Canada sans consultation avec les autorités impériales. On a, jusqu'à un certain point, obligé celles-ci à nous le demander. Ma conviction est que le peuple du Canada, d'un bout du pays à l'autre, aurait spontanément voté la somme et une somme très considérable, et l'on aurait su de par le monde que le Canada donne spontanément et généreusement son appui à l'empire; les chancelleries d'Europe auraient vu qu'il y a dans le monde une puissance nouvelle avec laquelle il leur faudra compter, que l'empire a derrière lui pour le défendre une grande colonie, si vous voulez l'appeler ainsi, un vaste Etat qui lui est associé. Plus tard, il faudra y arriver. Que nous fassions donc une contribution ou que nous n'en fassions pas, si nous voulons continuer à faire partie de l'empire, il nous faut déterminer les rapports que nous devrons avoir avec celui-ci au point de vue de sa défense.

M. EMMERSON: Mon honorable ami vient de dire que, si nous offrons aujourd'hui de contribuer à la défense de l'empire, c'est à la demande du Gouvernement anglais que nous le ferons.

Veut-il par là nous faire entendre qu'il sait que le gouvernement anglais a demandé une aide en argent ou une contribution de quelque sorte?

M. MACLEAN (York-sud): Non pas. Je ne fais que tabler sur ce que j'ai lu, et sur cette déclaration faite l'autre jour devant les communes anglaises, que le premier ministre s'est chargé d'annoncer une invitation adressée au Gouvernement canadien et qui serait tout d'abord communiquée aux Communes du Canada. Est-ce une demande ou non? je n'en sais rien; mais, au cas d'urgence, comme je l'ai dit, j'aurais aimé une aide généreuse, spontanée, offerte de façon à recevoir l'appui unanime du peuple canadien.

Nos relations futures avec l'empire devront faire l'objet d'une consultation, d'une conférence et d'une étude très soigneuse.

Ce n'est qu'avec le temps qu'elles se dégageront. Le système de gouvernement en Angleterre a quelque chose de très particulier. La grande erreur que les nationalistes de la province de Québec ont commise en s'opposant à toute contribution à la marine britannique vient de ce qu'ils ne savent pas apprécier l'esprit de la constitution anglaise. M. Bourassa est un homme très subtil, mais son eprit est ainsi fait qu'il lui faut, en matière de gouvernement des propositions précises et mathématiques. Telle n'est pas la pratique anglaise, et telle n'est pas la manière de faire qui convienne à notre système d'administration. C'est petit à petit que les choses évoluent et, dans les questions relatives à la défense d'un pays, l'on compte sur les instincts et sur le patriotisme de ses habitants, plutôt que sur une convention arrêtée entre les parties ou sur un accord écrit déterminant ce que devront être avec l'empire les rélations d'une puissance alliée. Ils ont commis, je le répète, une grande erreur en demandant que l'on précisât d'une manière mathématique la place que nous allons occuper dans l'empire, que l'on dît au juste combien nous allons donner et ce que nous aurons à dire dans l'empire. Tout cela viendra, mais à son heure, et quand il existe un cas d'urgence, ou que nous croyons à cette urgence, il ne saurait être question de préciser. C'est là une de ces choses qu'il convient d'abandonner à l'instinct et au patriotisme du peuple, et c'est à cela que son instinct et son patriotisme poussent aujourd'hui, je le crois, le peuple du Canada.

Quant à une marine canadienne, j'ai déjà dit devant cette Chambre par deux fois au moins que j'en favorisais la création, car j'ai foi en la puissance que donne aujourd'hui à une nation l'empire des mers.

C'est à cause de sa suprématie maritime que l'Angleterre aujourd'hui maintient son rang dans toutes les parties du globe et, cette puissance sur les mers, il nous la faut à nous aussi si nous devons faire partie de l'empire. Cette puissance, il nous la faut; il nous faut être prêts à construire des vaisseaux; il nous faut être prêts à les équiper, il faut que nous soyons prêts à nous battre sur ces vaisseaux et, si la chose était nécessaire, je déclare dès maintenant que je suis en faveur d'un service naval obligatoire au Canada dans l'intérêt de ce pays et de l'empire.

Si, comme à moi, la puissance maritime vous paraît une bonne chose, vous enseignerez à vos fils à construire vos vaisseaux, à y monter et à s'y battre. L'ère de la paix n'est pas encore arrivée. Il doit y avoir moyen de devenir une puissance maritime, et le seul moyen que je connaisse, c'est d'y travailler. Nous avons dans ce pays-ci des hommes capables de conduire une flotte et

de guerroyer à l'aide de cette flotte. Nous vivons sur deux océans, l'Atlantique et le Pacifique, et l'avenir du Canada, non moins que son état actuel exige la création d'une force navale que nous aurons soin de développer. Nous avons une vue sur l'océan Pacifique, qui est même plus grand que l'océan Atlantique, et mon idée est que la génération naissante verra sur cette terre de l'Amérique septentrionale le centre de l'empire, entre ces deux océans.

M. WILSON (Laval): Ce ne sera plus l'Angleterre.

M. MACLEAN (York-sud): Non; une Angleterre nouvelle viendra s'implanter sur le continent américain. C'est là mon espoir et c'est là mon rêve. Nous l'y voyons venir chaque jour.

Quant à une marine à nous et quant à sa construction par nous-mêmes, il me semble que nous en sommes capables. Nous sommes capables, il me semble, de construire, non seulement une marine quelconque, mais la marine marchande qu'il nous faut au Canada. Nous avons de superbes flottes à nous sur l'Atlantique, et nous sommes en train d'en avoir une sur le Pacifique. Ces flottes, nous les renforcerons sans cesse. Nous avons dans ce pays tout ce qu'il faut pour la construction de ces navires, et une politique de défense navale, basée sur l'idée d'une marine canadienne, stimulera la construction dans le pays, par nos gens et avec nos propres matériaux, de nos bâtiments marchands. Depuis bon nombre d'années, j'ai été en faveur de l'établissement de chantiers maritimes, encouragé par quelque acte de l'administration. Le jour est proche où, pour les fins de notre politique navale, la construction des navires deviendra une industrie proprement nationale.

Ce n'est pas le moment d'y songer aujourd'hui qu'il y a urgence. Nous avons pour cela tout ce qu'il faut. Il n'y a qu'à profiter de nos chances, et de faire que le Canada soit grand, non seulement sur terre, comme il l'est, mais aussi par son commerce avec le dehors; de faire qu'il soit, comme sa destinée est de l'être selon moi, le centre de l'empire, le maître de tous les océans, faisant circuler ses navires de commerce sur toutes les mers du globe.

De cette question de la marine qui, pour importante qu'elle soit à mon sens, ne demande comparativement qu'une heure d'examen, je désire maintenant passer à celle des transports qui a été touchée par l'honorable député de Humboldt (M. Neely); et je vais pendant quelques instants la discuter telle qu'elle s'offre à ma pensée, ayant égard aux conditions diverses qui existent dans ce pays-ci et tenant particulièrement compte des réclamations de l'Ouest. On récrimine fort là-bas contre l'insuffisance des moyens de transport. Il en est de même dans l'Etat, et il appartient à cette Chambre de trouver une solution à ce grave problème, une solution immédiate et qui remédie d'une façon tangible aux maux dont souffrent l'Ouest, ainsi que d'autres régions du Canada. Je crois avoir toujours favorisé et secondé les efforts de la commission des chemins de fer dans ce sens, mais ce n'est pas de ce corps que viendra le soulagement attendu; c'est de la Chambre des communes, et je vais indiquer à celle-ci comment il pourra s'effectuer.

La question d'abaisser les tarifs dans l'Ouest, tarifs différents de ce qu'ils sont ailleurs, a été portée devant la commission des chemins de fer, où elle a pris le caractère d'une bataille entre gens de robe et il faudra des années pour arriver à une conclusion. Si l'on en juge par la façon dont cette enquête se poursuit, retardée qu'elle est par des obstacles à n'en plus finir, il me paraît bien que le seul moyen de remédier à la situation serait pour cette Chambre d'intervenir. Comment le pourra-t-elle? Que l'on me permette de signaler une ou deux imperfections de la présente loi sur les chemins de fer. Il ne s'y trouve point d'article autorisant la nomination d'un conseil chargé d'appliquer la loi. J'ai déjà plusieurs fois fait observer à la Chambre qu'aux Etats-Unis, chaque fois que l'on institue une commission de grande utilité publique, ou que l'on adopte une loi d'intérêt général, on assure immédiatement son exécution et surtout on veille à ce qu'il y ait toujours un avocat chargé de la faire exécuter. Par exemple, la loi relative à la commission du commerce entre Etats porte qu'il sera nommé un conseil pour l'appliquer. Ici, devant notre commission des chemins de fer, nous n'avons rien de semblable. Dans quelques affaires, il est vrai, nous avons eu des avocats; mais il leur manquait l'expérience et nulles instructions ne leur étaient données. Ils allaient comme à tâtons. Il nous faudrait adopter le système américain. Nous avons imité copieusement leur loi des chemins de fer, et nous devrions les imiter aussi en chargeant un praticien de veiller à l'exécution de cette loi, de soutenir devant cette commission les intérêts du public.

Il faudrait deux classes de conseils experts; une classe d'experts en matière de prix de transport, et une autre catégorie de conseils entendus dans l'exploitation des voies ferrées et les relations des compagnies avec le public, les municipalités ou les populations. La loi des chemins de fer se présente sous un double aspect. Vient d'abord le contrôle des services et des prix de transport ou tarifs établis pour le public; puis il y a le contrôle de la construction et de l'exploitation des chemins de fer, et le traitement que les compagnies accordent au public. Il faudrait que la commission

des chemins de fer se présentât également sous un double aspect, surtout à l'égard des conseils chargés de l'application de la loi: il nous faudrait des experts attachés aux deux services, pour la défense des intérêts du public. Il n'est pas juste de dire aux gens: "Adressez-vous à la commission des chemins de fer et plaidez votre propre cause"; ou bien, de dire à un petit groupe de population: "Allez vous défendre devant la commission des chemins de fer". Il importe qu'il y ait au service de l'Etat des conseils experts chargés de veiller à la bonne application de la loi.

M. WILSON (Laval): L'honorable député est-il d'avis que le public doive bénéficier des services d'un conseil devant la commission?

M. MACLEAN (York-sud): A mon avis, l'état doit nommer des conseils chargés de l'application de la loi des chemins de fer, tout comme il nomme un avocat de la couronne pour l'application du Code pénal.

M. WILSON (Laval): Et que faites-vous des pétitionnaires?

M. MACLEAN (York-sud): Les pétitionnaires peuvent collectivement avoir un commun avocat. L'important est de suivre l'exemple des provinces de l'Ouest. Elles ont choisi des conseils chargés de l'application de la loi. La province d'Ontario a jusqu'à manqué à son devoir, en ne se faisant pas représenter devant la commission par conseil, afin d'obtenir justice pour nos populations. Mais le plus grave défaut de la loi des chemins de fer, c'est l'absence de définitions, et, à mon avis, il faudrait obvier à ce défaut, afin de hâter l'initiative et l'expédition de la justice. Quant à savoir ce que doit faire la commission des chemins de fer relativement aux griefs dont elle est saisie, il y a là matière à étude. Il figure fort peu de définitions dans le texte de cette loi ou dans la licence des commissaires; du reste, voici quelques notes qui élucideront la question.

Les dispositions finales de la loi des chemins de fer en tant qu'elles s'appliquent aux tarifs, figurent aux articles 314 et suivants. A la compagnie du chemin de fer appartient la proposition des tarifs, classifications, etc., et leur soumission à la commission des chemins de fer. Le texte décrète: (1) égalité de traitement pour patrons et absence de tout passe-droit ou faveur indue; toutefois, pour le transport de grosses quantités, d'articles plus nombreux, à de plus grandes distances, la compagnie peut établir des tarifs ou prix de transport inférieurs à ceux en vogue pour de moindres quantités, pour des articles en moindre nombre, ou pour de moindres distances; (2) la compagnie ne doit pas exiger de prix plus élevés pour les transports à courte distance que transport à longue distance dans lequel se trouve compris le moindre transport tout pour faire face à la concurrence; (3) la compagnie peut accorder d'égales facilités aux autres compagnies et expéditeurs, en ce qui concerne la réception, l'expédition ou la livraison des marchandises et elle ne doit pas accorder de traitement privilégié à un marchand ou à une localité, au détriment d'un autre, ou bien encore à un genre de marchandises au détriment d'un autre.

Ces définitions sont fort vagues et prêtent à de larges interprétations, lorsqu'elles s'appliquent à des cas précis. Le texte défend toute inégalité de traitement au détriment des localités; mais aujourd'hui le grief de l'Ouest, c'est précisément l'inégalité de traitement dont l'Ouest est l'objet, parce que c'est l'Ouest. Aujourd'hui les tarifs de chemins de fer de l'Ouest sont plus élevés que ceux de l'Est. Pourquoi en serait-il donc ainsi? L'Ouest contribue tout autant que l'Est à la construction de ces chemins de fer. Ce sont tous des réseaux nationaux, s'étendant d'un océan à l'autre, aussi devrait il avoir égalité de traitement de la part des compagnies, d'un océan à l'autre et l'Ouest ne devrait être l'objet d'aucune inégalité de traitement. Le texte ne contient pas de disposition spéciale contre l'inégalité de traitement territoriale; en réalité, on affirme que de la légitime interprétation du texte jaillirait la justification de cette pratique. Les compagnies de chemins de fer bénéficient de leur conseil devant la commission et ils sont légion ces conseils qui cherchent à justifier la prétention que cette grande loi des chemins de fer adoptée dans le but de venir en aide à toutes nos populations justifie l'inégalité de traitement territoriale, relativement aux tarifs des voyageurs, des marchandises et aux frais de messageries. La loi statue bien sur un remède touchant les prix de transport des voyageurs mais là se borne l'initiative prise à cet égard. Quant à nous députés, si nous voulons venir en aide aux populations de l'Ouest, demandant à grands cris qu'on les secoure, nous devons comprendre que nous avons le devoir, cette session-ci, d'inscrire dans le texte une disposition portant qu'il n'y aura inégalité de traitement ni contre l'Ouest ni contre aucune autre partie du pays. Toutes les provinces ont contribué à la construction de ces chemins de fer. C'est avec l'argent des contribuables canadiens qu'on a construit ces réseaux et qu'on les met en service. Les compagnies ont bénéficié de subventions en argent et en terres; ce Parlement a garanti leurs obligations jusqu'à concurrence de millions de dollars et les députés de l'Ouest votent ici en faveur de ces garanties de l'Etat et cela sans un mot de récrimination. Nous n'accorderons plus la garantie de l'Etat à une seule obligation, avant que nous obtenions égalité de traitement au sujet des transports et avant qu'on inscrive dans ce texte une disposition défendant toute iné-

galité de traitement au détriment de l'Ouest en matière de tarifs de chemins de fer. Si le Parlement veut réellement venir en aide aux populations de l'Ouest, qu'il insère dans la loi une prescription prohibant toute inégalité de traitement, au détriment d'une localité, et toute préférence indue ou traitement privilégié en faveur d'une autre localité, ou pour élucider davantage ma pensée, qu'il n'existera pas d'inégalité de traitement territoriale quelconque. Qu'on me permette, à l'appui de ma thèse en faveur des populations de l'Ouest, d'emprunter un extrait du "Grain Growers' Guide" que je viens de recevoir. Voici le texte:

QUEL EST LE PLUS MERITANT?

Les magnats des chemins de fer, des grandes industries et des banques sont sans cesse en quête de faveurs auprès du Parlement, faisant valoir comme titres à compensation les grands sacrifices qu'ils ont faits en travaillant au développement du pays. Songent-ils jamais aux sacrifices réels que font tous les jours, sans un murmure, des milliers, des dixaines de milliers d'hommes et de femmes habitant des huttes aux confins de la civilisation de l'Ouest, loin des chemins de fer, loin des écoles, loin des églises et des médecins, élevant leurs familles et développant le pays, en face de privations d'ordre physique, social et spirituel. La nation pourrait bien témoigner un peu de gratitude envers ces intrépides précurseurs, faisant l'œuvre nécessaire devant laquelle d'autres reculent, plutôt que de les livrer sans pitié pour les faire piller davantage par ces gens qui vivent dans le luxe, avec tout le confort de la vie.

Il y a peut-être là exagération, mais le Parlement flétrit les populations, les précurseurs de l'Ouest, en permettant qu'on leur fasse payer des prix de transport supérieurs à ceux acquittés par leurs concitoyens de l'Est; aussi, au lieu de les renvoyer devant la commission des chemins de fer, où après avoir plaidé leur cause ils seront exposés à attendre des années la décision du tribunal, que le Parlement vienne à leur aide en déclarant catégoriquement qu'il fera disparaître cette injustice et assurera à ces populations un traitement égal à celui dont jouissent les citoyens de l'Est. Qu'avons-nous à offrir à ces gens de l'Ouest qui peuplent notre pays, si nous leur disons que le premier don que nous offrons est de leur faire payer des prix de transport d'un chiffre supérieur à ceux que paient les citoyens de l'Est, et que les compagnies de chemins de fer que nous avons créées et subventionnées auront toute liberté d'établir pour l'Ouest des tarifs de messageries et des prix de transport plus élevés que ceux en vogue pour l'Est. Tous nos chemins de fer de l'Ouest ont un surcroît de besogne, et ne sauraient répondre au besoin du trafic. Ce ne sont pas des chemins de fer dans l'embarras: le Pacifique-Canadien paie des dividendes de 10 pour 100, au bénéfice des actionnaires, tout en imposant aux populations de l'Ouest des tarifs exorbitants. Il n'y a pas un seul chemin de fer de l'Ouest qui ne fasse d'excellentes affaires. Les frais de construction des chemins de fer de l'Ouest sont moins élevés que pour l'Est. Cet injuste traitement est inexcusable et quand les populations de l'Ouest se présenteront ici pour faire valoir leur grand grief, elles demanderont qu'on fasse droit à leurs demandes. Elles demandent qu'on leur facilite davantage le transport de leur grain et elles obtiennent ces facilités. L'expédition du grain se fait plus rapidement.

La nouvelle loi des banques doit venir en aide au cultivateur en ce qu'elle lui permettra d'emprunter de l'argent sur son grain et ses bestiaux, mais ce n'est pas encore là ce qu'il veut. Ce qu'il veut, c'est le dégrèvement des tarifs de messageries, des voyageurs et de marchandises.

Comment solutionner la question des prix de transport des voyageurs ?

En insérant dans la loi une disposition portant que le maximum des prix de transport des voyageurs sur tout chemin de fer traversant le continent ne dépassera pas 2 cents le mille. Il y a telle pléthore de voyageurs sur les chemins de fer de l'Est et de l'Ouest que les chemins de fer ne peuvent subvenir à la demande. Un tarif de 2 cents le mille leur permettrait de faire plus de profits qu'un tarif de 3 cents et cela permettrait aux gens de voyager par leur route de prédilection. Quand on accorde des faveurs aujourd'hui, c'est à condition qu'on voyage, à l'aller et au retour, par la même voie. Quand on veut aller à Edmonton, il faudrait prendre le Grand-Tronc-Pacifique et revenir, à son gré par le Pacifique-Canadien. Mais disent les compagnies "si vous voulez bénéficier de la réduction, il faut voyager, aller et retour, par la même ligne. Les compagnies accordent bien une réduction une fois ou deux l'an, autant au moment de l'exposition agricole et à la Noël; mais je veux que le peuple bénéficie du plus bas prix de transport possible, d'un océan à l'autre, et, le seul moyen d'obtenir cela est de l'inscrire au texte même de la loi. En inscrivant cette disposition à la loi, elle deviendra en vigueur à l'instant, et la Commission des chemins de fer sera aussi débarrassée d'une forte besogne qu'elle n'est guère apte à expédier.

Il est une autre question que cette Chambre doit régler: Nous n'avons jamais encore fait connaître à la commission des chemins de fer notre avis au sujet des frais proportionnels de messagerie, des prix de transport des voyageurs et des marchandises autre que sur le service télégraphique. Les compagnies de chemins de fer prélèvent tribut sur nos populations pour tous ces services et nous n'avons jamais fait connaître la part proportionnelle des voya-

M. MACLEAN (York-Sud).

geurs, du service télégraphique, du service des messageries, de celui des marchandises. Le remaniement de tous ces frais s'impose. Ce que je préfèrerais, ce serait de voir tous les frais de chemins de fer se résumer à deux chefs: le service des voyageurs et celui des marchandises.

Si nous insérions une fois pour toutes dans la loi une définition de ce que devrait être le tarif maximum des voyageurs et le tarifs de marchandises, il serait alors facile à la commission des chemins de fer de dire ce qui est un prix raisonnable et toute son énergie pourrait être employée à déterminer les prix raisonnables pour les voyageurs et les marchandises en prenant pour base l'idée d'une égalité absolue de traitement. Par exemple, les deux grandes compagnies de chemin de fer du Canada ont dit à la population de Toronto et de l'Ontario qu'elle n'aurait pas un service suburbain, ni billets d'abonnements comme elles en donnent à Montréal. C'est une exception injuste au détriment de ce centre de population et il existe depuis des années. J'ai porté ce fait à la connaissance de la Chambre; je l'ai porté à mes frais à la connaissance de la commission des chemins de fer. La ville de Toronto a porté cette cause devant la commission des chemins de fer mais elle y est toujours pendante et elle y restera jusqu'à ce que la Chambre ait inséré dans la loi une définition claire déclarant que si un chemin de fer donne à la ville de Montréal un service suburbain avec des billets d'abonnements, elle doit accorder un traitement semblable à la ville de Toronto qui en a plus besoin que Montréal. Nous avons entendu les chemins de fer prétendre devant les tribunaux qu'ils ne sont pas soumis à la loi des chemins de fer pour cette question, que c'est une affaire de condescendance de leur part d'accorder ce service à Montréal qu'ils refusent à Toronto. Ce point doit être réglé par la loi des chemins de fer et on doit accorder un soulagement.

J'estime que pour rendre cette loi des chemins de fer plus efficace et plus rapide pour apporter un soulagement, il faut que le Parlement insère certaines définitions qui devraient se trouver dans la loi depuis longtemps. Nous ne devrions pas abandonner le droit du pays relativement aux tarifs des chemins de fer à une commission quelconque quand la juridiction appartient au Parlement. Et quand même cela nous prendrait des semaines et des mois de notre temps nous devrions nous consacrer entièrement aux définitions relatives aux questions que j'ai soulevées devant la Chambre ce soir et en beaucoup d'autres occasions.

Quelles propositions ai-je à faire au sujet des tarifs de télégraphe et de messageries? Le moment est venu pour le Canada où nous devrions avoir des lignes télégraphiques d'Etat et nous devrions prendre maintenant ces lignes aux chemins de fer. Ces lignes télégraphiques font partie de l'administration des postes dans tous les pays d'Europe et il devrait en être ainsi au Canada. Si les compagnies de télégraphe ne consentent pas à céder leurs lignes à un prix raisonnable, soyons nous-mêmes des entrepreneurs de lignes télégraphiques conjointement avec l'administration des postes et commençons dans la région où il y a des affaires à faire. Nous avons des lignes télégraphiques nationales au Canada, mais nous les avons établies dans des endroits ignorés des dieux, où il ne se fait pas d'opérations télégraphiques. Etablissez une ligne d'Etat entre Toronto et Montréal et entre Toronto et Ottawa et réunissez-la avec Winnipeg et l'Ouest et les tarifs télégraphiques seront réduits de moitié.

Aujourd'hui les tarifs télégraphiques sont plus élevés dans l'Ouest qu'ils ne le sont dans l'Est et les compagnies de télégraphe du Canada, à l'exception du Pacifique-Canadien, sont plus ou moins sous le contrôle de cette grande coalition ou monopole qui a la maîtrise des câbles et de la compagnie du téléphone Bell aux Etats-Unis. Et ce monopole a un pouvoir effectif même sur le Pacifique-Canadien quant aux tarifs du télégraphe et des câbles. Nous sommes au Canada à la merci d'un grand monopole des Etats-Unis qui ne sera jamais brisé tant que nous n'aurons pas entrepris d'établir un système télégraphique combiné avec l'administration des postes. Le temps est venu d'établir ce changement. Il n'y a pas de mal à demander aux compagnies de chemins de fer de céder leurs lignes télégraphiques pour une compensation raisonnable et si elles ne nous écoutent pas, l'Etat sera justifié d'établir des lignes nationales.

Les chemins de fer ne devraient pas entreprendre l'industrie du service des messageries. Cela ne se fait pas en Europe. Au Canada, leurs tarifs sont de véritables extorsions; aux Etats-Unis, il a été prouvé que leurs tarifs étaient évidemment exorbitants et la population a trouvé un soulagement dans l'établissement d'un service de colis postaux qui va entrer en vigueur dans quelques jours. On nous dit ici d'attendre pour voir comment va tourner l'expérience américaine, mais je crois fermement que nous devrions nous-mêmes aller de l'avant et inaugurer immédiatement une concurrence avec les compagnies de messageries au moyen de colis postaux, de façon à apporter un soulagement immédiat. Si on procédait ainsi, les tarifs télégraphiques et de messageries disparaîtraient en réalité de la question des transports et nous n'aurions plus que deux questions à faire régler par la commission des chemins de fer, je veux parler du tarif équitable des voyageurs et du tarif équitable des marchandises.

Il y a autre chose à quoi l'on doit remédier et que le peuple exige: c'est la question de la classification et des tarifs de pe-

tite vitesse pour les articles de première nécessité. Dans les tarifs préparés par les chemins de fer, je crois qu'il y a dix classes seulement, mais il y a tant de différences relativement à ces articles et tant de subdivisions et tant de faveurs accordées et tant de faveurs refusées que le simple citoyen s'y perd complètement. On devrait dire dans la loi que la commission des chemins de fer sera chargée de simplifier la classification et le tarif des articles de nécessité Il y a un si grand nombre de définitions établies actuellement par les chemins de fer pour les tarifs de petite vitesse que le simple citoyen ne peut pas savoir ce qu'elles signifient. Ce serait un soulagement apporté à l'Ouest que de réduire la classification et particulièrement la liste des tarifs d'articles de nécessité et les différences nombreuses qu'elle comporte. Pourquoi un groupe de notre population jouirait-il de faveur aux dépens d'un autre groupe parce qu'il s'occupe de manufacture et produit un certain article?

Pourquoi les fabricants de briques auraient-ils leurs produits avantagés aux dépens du producteur de ciment ou de bois. C'est simplement une question de favoritisme et il ne devrait pas y avoir ces divisions dans la classification et les chemins de fer ne devraient pas être autorisés à faire de différence dans les tarifs sous le prétexte qu'on leur a permis de faire une interprétation très large dans les tarifs de chemins de fer. J'espère que ce sera là une des questions dont le Parlement s'occupera très prochainement.

Il y a une autre chose que nous pouvons faire et que nous essayons de faire, mais que nous ne faisons que très lentement—ce serait un moyen de régler les prétentions des chemins de fer spécialement dans leurs octrois de faveurs injustes et de tarifs spéciaux—ce serait d'augmenter le réseau des lignes ferrées de l'Etat. Probablement qu'une crise est arrivée à propos du Transcontinental national, mais je ne connais pas bien encore les faits qui s'y rattachent

M. MACDONALD (Pictou): Je pensais que le Gouvernement allait s'en occuper—c'était dans son programme.

M. MACLEAN (York-sud): Faire quoi?

M. MACDONALD (Pictou): Avoir des lignes d'Etat.

M. MACLEAN (York-sud): J'attends pour voir, mais il y a une question qui se soulève, à ce que je crois, à propos du Transcontinental national (et c'est à ce sujet que j'attends des renseignements) et qui pourvoirait être un facteur important à propos de toute cette affaire. Une occasion peut se présenter de régler toute la question et d'obtenir un traitement équitable grâce à l'extension du principe de la possession des chemins de fer par l'Etat. Cela viendra

M MACLEAN (York-sud).

plus rapidement que quelques-uns de nous semblent le croire. Nous possédons un chemin de fer aujourd'hui qui sera bientôt une des plus grandes richesses du pays. Nous pouvons le prolonger jusqu'à la province d'Ontario, nous devrions le réunir aux autres provinces, et le joindre à la ligne du Transcontinental. Nous pourrions avoir des lignes de l'Etat dans l'Ouest. La province d'Ontario a inauguré une politique, un peu faible pour commencer, mais elle prendra du développement, c'est la proposition faite par M. Beck d'appliquer le système du pouvoir hydro-électrique à un réseau de chemins de fer provinciaux. possédé en partie par des municipalités, en partie par la province, et cela permettra à ces lignes d'entrer en connivence avec les grandes compagnies et leurs tarifs excessifs.

Nous avons autant de plaintes à faire dans Ontario qu'il y en a dans l'Ouest. Il y a des préférences, un traitement inéquitable, des tarifs excessifs, et le seul remède viendra de l'action commune de toute la population du Canada, qui s'organisera, soit comme cités, soit comme provinces, ou pouvoir fédéral, pour obtenir un soulagement relativement aux transports par les lignes de l'Etat, en combattant les chemins de fer par des organisations et par l'autorité publique comme ils en ont dans l'Ouest aujourd'hui. Je félicite les provinces de l'Ouest d'envoyer leurs avocats particuliers pour défendre les intérêts du public devant la commission des chemins de fer.

Il y a encore beaucoup de choses à faire. Quand le public s'adresse à nous pour demander protection, nous ne devrions pas le renvoyer à la commission des chemins de fer, qui n'a pas reçu assez d'instructions pour régler toutes ces questions. Je prétends que nous devrions donner à la commission des chemins de fer de nouvelles instructions en insérant dans notre loi des chemins de fer des définitions qui assureraient un traitement plus équitable, abaisseraient les prix et donneraient aux chemins de fer la facilité de faire des profits raisonnables sur leurs capitaux, et les chemins de fer devraient être contraints de comprendre qu'à l'instar de toute autre corporation, un devoir découle naturellement d'un privilège.

Dans ce pays, les compagnies de chemins de fer se sont imaginées qu'elles jouissaient du privilège de faire ce que bon leur semblait. Elles ont un privilège moyennant quoi elles ont un devoir à remplir et un service à assurer, mais les grands magnats des chemins de fer de ce pays passent la plus grande partie de leur temps à étudier des questions de finance, à se partager des gâteaux et autre chose de ce genre, plutôt que d'assurer le service. Nous devons

faire venir les compagnies de chemins de fer devant nous à la Chambre et leur demander de justifier leur conduite au sujet de ces tarifs excessifs et leur faire reconnaître qu'elles ont reçu un privilège pour donner un traitement équitable à tous et assurer un service public et que si elles ne le font pas, le privilège est sujet à être révoqué.

Je veux maintenant parler d'une autre question à laquelle la population du Canada a accordé une grande attention durant l'été dernier. Il s'agit de l'arrogance avec laquelle le Pacifique Canadien gonfle son capital et partage d'énormes gâteaux entre ses actionnaires. C'est, je crois, la pire chose qui ait été faite dans notre pays par un corps constitué. J'ai inscrit une question au Feuilleton, mais comme il n'y a pas encore été répondu, je ne peux pas parler en connaissance de cause. Autant que j'ai pu toutefois m'en rendre compte, le Pacifique Canadien a fait une demande au Gouvernement pour être autorisé à augmenter son capital; c'était du moins le bruit courant. La compagnie a agi ensuite de sa propre autorisation et elle a distribué des sommes d'argent à ses actionnaires en les prenant en réalité dans la poche des Canadiens qui payent les tarifs de marchandises. La compagnie a fait cela avec beaucoup d'arrogance. Peut-être l'a-t-elle fait en bravant le Gouvernement. Je l'ignore, car les renseignements que j'ai demandés à ce sujet ne m'ont pas encore été fournis, mais le chemin de fer Canadien-Pacifique, en émettant des actions comportant un dividende élevé de 10 pour 100, comme il prétend en avoir le droit, au lieu d'émettre des obligations qui pourraient être mises sur le marché à un taux de beacuoup plus bas, lance un défi au peuple canadien et pose en principe qu'il peut majorer son capital à sa guise. J'ai déjà soulevé cette question ici et j'ai été presque seul de mon avis. Je me rappelle une circonstance où j'ai eu de la difficulté à trouver un député pour appuyer ma résolution. J'ai prédit alors que cet état de choses continuerait si le Parlement faisait preuve d'une pareille indifférence, et en effet, le chemin de fer Canadien-Pacifique a persisté dans ses abus et se propose d'y avoir recours encore à l'avenir.

J'occupais un siège dans cette Chambre lorsque le capital du chemin de fer Canadien-Pacifique n'était que de $60,000,000. Un jour que cette compagnie s'adressait au Parlement pour être autorisée à apporter une faible augmentation à son capital, je conseillais au Gouvernement de s'approprier cette émission, relativement peu importante, qui pouvait alors être obtenue au pair. Par ce moyen l'Etat serait devenu un fort associé et, par la suite, il aurait eu la haute main sur le chemin. On s'est moqué de moi alors, comme cela est arrivé souvent depuis, mais ce que je prévoyais s'est réalisé et cette occasion ne se représentera plus. L'arrogance de cette compagnie est allée sans cesse en augmentant et, aujourd'hui, elle se moque du public et défie le Parlement. La dernière fois qu'elle a majoré son capital, elle a daigné obtenir le consentement du gouverneur en conseil, mais cette fois elle l'ignore complètement et lance une nouvelle émission, autant que j'ai pu m'en rendre compte, sans y être autorisée ou en s'autorisant d'une disposition plus ou moins obscure d'une loi passée il y a quelques années.

M. TURRIFF: Je crois que mon honorable ami est dans l'erreur en disant que le chemin de fer Canadien-Pacifique a distribué cette nouvelle émission à ses actionnaires. D'après ce que je comprends, elle ne peut être faite sans l'assentiment formel du Gouvernement.

M. W. F. MACLEAN: Je souhaite que mon honorable ami ait raison, et le Gouvernement peut être certain que je lui accorderai mon plus entier concours pour qu'il en soit ainsi. La compagnie a distribué des circulaires dans lesquelles elle annonce que l'émission aura lieu et c'est au Gouvernement qu'il incombe de voir à ce que la chose ne se fasse pas.

M. TURRIFF: Le Gouvernement peut l'empêcher.

M. F. W. MACLEAN: Ces opérations ont un effet déprimant. Ces majorations de capital sont illégitimes; ces procédés sont incompatibles avec l'intérêt public et ils sont interdits dans tous les pays où l'on a tenté de les mettre en œuvre.

M. E. M. MACDONALD: Pourquoi mon honorable ami dit-il que cette émission constitue une majoration du capital?

M. MACLEAN: J'appelle majoration toute tentative de prelever de l'argent par des moyens onéreux pour le public qui est appelé à payer des taux de transport et les dividendes sur les actions. Cette manière de prélever de l'argent est injuste pour le public. Il ne s'agit pas ici d'une majoration comme celle dont j'aurai l'occasion de parler dans un instant, mais c'est une opération illégitime et une violation du contrat passé entre le Pacifique et le Gouvernement canadien. Dans ce contrat il est dit que les taux de transport seront déterminés par le coût du chemin; or, le coût du chemin n'a jamais été établi et aujourd'hui, grâce à ces émissions successives, la compagnie au lieu de prélever 10 p. 100 sur ce que le chemin a réellement coûté, prélève 10 p. 100 sur un capital infiniment supérieur au coût du chemin. La compagnie se montre injuste envers le public.

Un Gouvernement ne devrait jamais permettre de pareilles opérations. Le résultat le plus clair de tout ceci c'est que la direction du Pacifique est aujourd'hui entre les mains d'étrangers.

M. MACDONALD (Pictou): Je ferai observer à mon honorable ami (M. Maclean, York,) qu'il se tient dans les généralités. Je lui demanderai de nous indiquer clairement la distinction qu'il fait entre la conduite du Pacifique dans cette affaire et ce que font les compagnies commerciales ordinaires, en vertu de la loi concernant les compagnies, ou en vertu d'une charte spéciale.

M. MACLEAN: J'arrive à cette phase de la question. Pour le moment je n'entends donner qu'un aperçu général de la situation, mais je me propose d'entrer dans les détails, surtout en ce qui concerne le Pacifique. Quand cette compagnie émet à $1.75 des actions qui sont cotées à $2.60 et $2.80. . .

M. TURRIFF: Le cours du jour est $2.66.

M. MACLEAN (York): Disons $2.66. Je répète qu'en agissant ainsi, le compagnie commet une injustice. Quand elle est traduite devant la commission des chemins de fer, elle plaide que ces tarifs doivent être nécessairement élevés pour pouvoir payer un dividende de 10 p. 100 sur son capital. Elle pourrait se procurer tout l'argent nécessaire en émettant des obligations portant 4 ou 5 p. 100 d'intérêt, et le tarif de transport pourrait être diminué de moitié. Ces opérations sont dirigées par des étrangers de même que ce sont des étrangers qui nous oppressent avec leurs tarifs concernant les lignes télégraphiques et les câbles océaniques. Les étrangers qui ont réussi à accaparer la direction du Pacifique-Canadien continueront à exiger des Canadiens des taux exagérés tant que la Chambre des communes n'interviendra pas.

J'avais nourri l'espoir que cette grande voie ferrée deviendrait la propriété des Canadiens: j'espérais que l'Etat finirait par posséder la majorité des actions; mais les cours ont été tellement relevés et les actions ont été distribuées de telle manière parmi les capitalistes d'Europe qu'il n'y a pas de probabilité que nous puissions jamais en reprendre possession.

On est en train d'introduire une nouvelle forme d'esclavage dans ce pays; les Canadiens sont en passe de devenir les esclaves des capitalistes étrangers qui abusent de leur position. Le Parlement est tellement pusillanime qu'il n'ose pas empêcher un pareil état de choses. Quelle sera l'attitude du Parlement canadien non pas sur la question de la marine, non pas sur la question de réciprocité, mais sur cette question de l'exploitation du chemin de fer canadien du Pacifique? Sir Thomas Shaughnessey s'imagine peut être qu'il dirige le Pacifique-Canadien, mais c'est une erreur; le chemin de fer canadien du Pacifique n'est pas administré par M. Shaughnessy et n'est pas administré dans l'intérêt du Canada. Le chemin de fer Canadien du Pacifique est dirigé par un groupe de capitalistes étrangers qui transmet ses instructions concernant les opérations financières....

M. MACDONALD (Pictou): Quelle preuve l'honorable député a-t-il de ce qu'il avance?

M. MACLEAN: J'en ai la preuve tous les jours. Je vois comment les affaires de la compagnie sont administrées. Mon honorable ami aura les explications qu'il demande quand j'entrerai dans les détails de la question et j'y arriverai bientôt. En attendant, je lui recommande un petit opuscule que j'ai trouvé dans ma boîte aux lettres, l'autre jour, et qui est intitulé "The Canadian Pacific Railway and its Capitalisation".

M. LEMIEUX: L'augmentation du capital n'a-t-elle pas été autorisée à une réunion des actionnaires?

M. MACLEAN: Sans doute. Les actionnaires sont toujours disposés à autoriser ces opérations. Ils votent au moyen de procurations, et la grande majorité de ces procurations vient de la Hollande, car il y a en Hollande un petit syndicat qui a son mot à dire dans l'administration du chemin de fer Canadien Pacifique. Je conseille à l'honorable député de Pictou de lire cet opuscule. S'il ne l'a pas je lui en procurerai un exemplaire.

M. MACDONALD (Pictou): Quel en est l'auteur?

M. MACLEAN (York) Il a été publié par le "Winnipeg Free Press", un journal qui s'intéresse beaucoup aux questions de chemins de fer dans l'Ouest et qui rend de grands services au pays en traitant avec impartialité et autorité les importantes questions de transport. Si mon honorable ami désire de plus amples renseignements je lui conseille de lire cet ouvrage. Moi-même je m'engage à lui fournir de plus amples informations dans une autre occasion.

M. MACDONALD: L'honorable député ne nous les donne pas ce soir.

M. NESBITT: Avant de reprendre son siège, l'honorable député nous donnera-t-il les noms des potentats étrangers qui dirigent la politique financière du chemin de fer canadien du Pacifique? Je croyais que c'était sir Thomas Shaughnessy.

M. MACLEAN: Sir Thomas Shaughnessy est élu par les actionnaires étrangers et une quantité considérable d'actions sont entre les mains d'un syndicat en Hollande

et en Allemagne. Je ne puis donner les détails de cette organisation, mais nous avons les faits sous les yeux, et nous savons que les contribuables du Canada auront à payer 10 p. 100 sur ces actions qui auront été distribuées aux actionnaires à $1.75 et qui auraient pu être mises sur le marché à $2.50 pour le plus grand bien de l'entreprise.

Tout ce qui a été donné au chemin de fer Canadien-Pacifique y compris les terrains, les centaines de milles de chemins construits, le exemptions de taxes, et autres privilèges, lui ont été donnés "pour le plus grand bien de l'entreprise" et je crois qu'il est dit dans le dernier article du contrat "pour l'entretien du chemin de fer à perpétuité." Le capital de la compagnie devait être utilisé dans l'intérêt de la compagnie et non pour enrichir les actionnaires. Je repète que la compagnie aurait pu se procurer tout l'argent dont elle avait besoin, au moyen d'obligations portant 4 pour 100 d'intérêt. La compagnie pourrait aussi employer l'énorme excédent qu'elle a dans ses coffres pour exécuter les travaux qu'elle se propose de faire avec l'argent provenant de cette nouvelle émission d'actions.

A l'heure présente, la compagnie a des millions dans sa caisse; elle possède des valeurs qu'elle pourrait revendre avec un énorme bénéfice; elle pourrait vendre ses terrains et je suis informé qu'elle possède pour $75,000,000 d'immeubles dans la seule ville de Vancouver. Toutes ses richesses lui viennent de la population de ce pays, alors, pourquoi la compagnie, pour se procurer des capitaux, a-t-elle recours à une opération onéreuse qui rapporte des millions aux actionnaires quand ces actionnaires sont des étrangers qui se moquent des Canadiens et de ceux qui veulent contrecarrer leurs desseins. Le capital de la compagnie aurait dû être maintenu au plus bas chiffre possible—à $100,000,000—ou même à $50,000,000—et la compagnie aurait dû être forcée à se procurer des capitaux par d'autres moyens que l'émission d'actions. Si toutefois, de nouvelles émissions avaient été autorisées on aurait du y mettre la condition que les nouvelles actions seraient émises au plus haut cours du marché afin que les capitaux réalisés fussent versés dans la caisse de la compagnie et non dans la poche des actionnaires.

Je suis bien décidé à soutenir cette thèse devant le Parlement aussi longtemps que je le pourrai, comme je l'ai soutenue en dehors de cette Chambre car je suis convaincu que le public se rend compte que ces opérations constituent une infamie qu'il est temps de faire cesser; je suis convaincu que le Parlement. . .

M. LEMIEUX: Les taux de transport du chemin de fer canadien du Pacifique ne sont-ils pas fixés en dernier ressort par la commission des chemins de fer?

M. MACLEAN (York): Non, je n'ai jamais accepté cette théorie, bien qu'un grand nombre d'avocats l'ait prônée ici même.

M. MACDONALD (Pictou): Sir Allen Aylesworth approuvait ce principe.

M. MACLEAN (York): Peu m'importe. Il ne fait plus partie de la Chambre, tandis que je m'y trouve encore. J'ai lu très attentivement le statut: je crois qu'il appartient encore à la Chambre de s'enquérir du coût réel de l'exploitation de cette voie ferrée. J'ai entendu des avocats arguer le contraire ici même et j'ai été forcé quelquefois de discuter cet argument.

M. LEMIEUX: J'avais compris que le Canadien du Pacifique avait accepté la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. MACLEAN (York): En ma qualité de citoyen, je n'ai pas abdiqué aucun des droits qui assuraient ma protection d'après l'ancien statut. Les compagnies aiment à avancer cet argument et dire qu'elles obéissent à la commission des chemins de fer. Elles invoquent toutes sortes de motifs pour retarder de sept années au moins encore le règlement de cette question.

M. LEMIEUX: Mais elles ont accepté la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. MACLEAN (York-sud): Peu m'importe. Je dis que l'ancien statut protégeait la population. Voilà une vérité qu'il faut reconnaître et affirmer.

M. CURRIE: Le statut primitif remet toute l'autorité au ministre des Travaux publics et non au Parlement. C'est le premier seul qui a droit de reviser le tarif de transport par les compagnies de chemins de fer .

M. MACLEAN: Ce statut contient une disposition qui déclare que le tarif de transport des marchandises sera basé sur le coût réel de l'exploitation de chaque chemin de fer. Cette disposition n'a pas été modifiée et tout intéressé peut s'en prévaloir. Je veux parler maintenant d'une autre catégorie d'actions, les actions majorées dont on parle tant autour de nous. Des personnes de l'Ouest au nombre desquelles l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) compte peut-être, se sont intéressées, et pour cause, au droit imposé sur le ciment. C'est un seul homme qui a opéré la fusion des fabriques de ciment du Canada et qui exerce aujourd'hui la haute main sur cette industrie. D'autres personnes ont engagé des capitaux dans l'entreprise. Un jour vint où un homme eut l'idée de se livrer à cette industrie; il mit son

fils au courant de ses opérations; il surveilla les commencements avec un soin jaloux et il vit enfin ses efforts couronnés de succès; il réalisa des bénéfices appréciables. Mais, voici, par contre, un homme qui se livre à ce qu'on appelle la haute finance.

Il exploite le public ainsi que le manufacturier; c'est un client très dangereux. Un individu de cette espèce prend la haute main sur l'industrie du ciment au Canada; de concert avec une grande institution financière, il effectue un merger au grand détriment de ceux-là qui n'ont pas voulu faire partie de cette coalition et à celui des gens qui doivent acheter les produits de ce merger, s'il faut en croire les déclarations des représentants de l'Ouest en cette Chambre et en juger par l'attitude prise par l'honorable ministre des Finances relativement au droit imposé sur le ciment. Tout cela prouve mon affirmation. Ces promoteurs d'entreprises financières commencent d'abord seuls; bientôt après, cependant, ils fusionnent les autres industries semblables pour n'en former qu'une seule dont le capital-actions est considérable et qui, elle, impose ses conditions au marché et règlemente les prix du ciment. De ce chef les membres de ce trust réalisent des bénéfices énormes. Ils possèdent la plupart des actions privilégiées et ils mettent sur le marché des obligations également privilégiées. Ils prennent une petite quantité des actions communes et ils vendent la balance au public; ce sont eux qui accaparent tous les bénéfices de ces opérations. On espère que l'exploitation de cette industrie paiera des dividendes même sur les actions majorées. Tel est le cas du merger du ciment. Celui qui a risqué ses fonds dès l'origine s'attendait à faire un placement sûr, rapportant de 4 à 5 p. 100, mais il a été trompé par ses financiers, grâce aux actions communes qu'ils ont mises sur le marché. On lui a dit: Si vous prenez des actions privilégiées, nous accorderons un bonus d'actions communes. Le résultat, c'est que le taux d'intérêt s'étant élevé par tout l'univers, spécialement au Canada, celui qui a risqué ses fonds, se trouve découragé et ne veut même plus placer son argent comme créance hypothécaire garantie à 4 ou 5 pour 100. Ceux qui risquent leurs fonds en Angleterre à Montréal ou à Toronto, disent: N'avez-vous pas quelques actions ou bonus à nous donner sans que nous ayons un sou à débourser.

La conséquence de cet état de chose, c'est qu'il est difficile aujourd'hui d'engager des capitalistes à risquer leur argent dans l'industrie du ciment. Nos banques,—j'ai le regret de le dire—ont encouragé les coalitions industrielles; elles ne font que commencer ce jeu-là. Voici la dernière nouvelle que j'ai pu me procurer à ce sujet. Je lis dans le "Star" de Montréal, qu'un grand ami des trusts et des coalitions industrielles, sir Hugh Graham, est le grand ami des trusts et des coalitions industrielles. Voici ce que je lis dans ce journal:

NOUVELLE RAFFINERIE AU CAPITAL DE $7,000,000.

La création des raffineries de l'Atlantique, à responsabilité limitée, la nouvelle compagnie de sucre dans laquelle M. D. Lorne McGibbon et d'autres financiers éminents de Montréal ont des intérêts, est presque terminée et l'on s'attend à connaître définitivement tous les détails de ce grand projet d'ici quelques jours.

M. McGibbon a déclaré au "Star" ce matin, à son retour de l'Ouest, que la nouvelle compagnie aurait un capital de $7,000,000, divisés en $1,000,000 d'obligations, en $2,500,000 d'actions préférées et en $3,500,000 d'actions communes.

La nouvelle raffinerie qui sera érigée à Saint-Jean (N.-B.), sera construite au coût de $2,500,000 et sera l'une des plus belles qu'on puisse trouver. L'usine pourra produire 2,500 barils de sucre par jour; elle sera construite sous la surveillance d'un des meilleurs experts en cette industrie qu'on trouve en Amérique. Cet homme-là a déjà préparé les plans des grandes raffineries d'Arbuckle, Warner et Havemeyer.

La consommation journalière du sucre au Canada, dit M. McGibbon, représente environ 7,000 et 8,000 barils, dont une partie considérable est importée. Cette industrie se développe rapidement chaque année, car au Canada on n'a pas construit de raffinerie de sucre au cours des vingt ou des vingt-cinq dernières années. Les apparences sont pleines de promesses pour notre entreprise.

M. McGibbon a ajouté qu'il s'attendait à ce que l'usine de Saint-Jean fût prête avant un an et demi. Si l'on tient compte de l'endroit où s'élève cette raffinerie, l'on peut dire qu'il sera possible d'importer la matière brute des Antilles et cela, en toute saison.

Il m'a été donné de voir beaucoup de propositions semblables, surtout lorsqu'il s'agissait d'actions communes. On n'indique pas ici que bien qu'on prélève $7,000,000, une partie de ce montant ne composera pas les actions communes qui serviront à promouvoir l'entreprise. Le coût de cette raffinerie ne représentera que $2,000,000; cependant, c'est là tout ce qui compose le capital présentement souscrit. Je ne crois pas commettre une injustice à l'endroit de M. McGibbon si je dis qu'il va accaparer pour son bénéfice personnel la plus grande partie de ces actions communes et que les promoteurs de l'entreprise se partageront le reste; il profitera de cela pour demander au public d'assurer des dividendes sur ce capital.

J'ai parlé de l'industrie du ciment qui est maintenant contrôlée par une coalition d'industriels; l'industrie du sucre qu'on se propose d'exploiter en la même façon mérite aussi d'attirer notre attention, parce que si M. McGibbon en a l'idée dans le cas de la raffinerie de Saint-Jean, il trouvera bientôt le moyen de suivre l'exemple de sir

Max Aitken qui possède de grands capitaux dans l'industrie du sucre au Canada.

J'ai toujours prôné la protection; cependant, si l'on se sert de la protection pour excuser la dépréciation d'actions de la nature de celle dont je parle, dans le cas de l'industrie du sucre, ou dans celui de l'industrie du ciment, alors je dis qu'il ne viendra pas trop tôt le jour où il nous faudra établir une commission du tarif qui sera chargée de faire une enquête sur tous ces faits et de voir à ce que les risques qu'on encoure quant aux capitaux risqués dans des industries semblables, soient protégés comme ils doivent l'être et rapportent des bénéfices raisonnables à ceux qui les possèdent. C'est le funeste exemple que nous donne la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique lorsqu'elle exploite le public à propos de son capital-actions.

On a réglementé les taux de transport par chemin de fer dans l'Etat de New-York, cela, grâce à une législation efficace. Ce que l'Etat de New-York a fait deviendra-t-il impossible pour ce Parlement? Celui-ci devrait avoir la haute main sur le capital-action de toute les compagnies auxquelles il donne l'état civil; il devrait reglémenter tout ce qui se rapporte au capital-actions de toutes les compagnies et aucune de ces dernières ne pourrait émettre des actions à un taux qui soit moins élevé que celui qu'obtiennent des valeurs semblables sur le marché, à moins, toutefois, qu'on n'établisse la nécessité de cette action. On devrait défendre aux compagnies par actions de mettre sur le marché des actions qui n'ont plus leur valeur nominale, à moins que les compagnies intéressées ne paient de dividendes sur les actions dont je parle et ne fassent servir le produit de ces dernières aux fins réelles de l'entreprise. On devrait donner une leçon à ces grands financiers. Ils devraient apprendre que le peuple du Canada ne doit pas être exploité par eux en la façon que je viens de dénoncer. On ne peut atteindre cette fin, dans le cas du chemin de fer Canadien du Pacifique, comme dans celui des grandes coalitions industrielles, si l'on n'applique pas les règlements très sévères quant aux transactions financières que ces compagnies peuvent opérer.

M. MACDONALD (Pictou): Quel est le moyen que nous devons prendre pour atteindre ce but?

M. MACLEAN (York-sud): Il suffit de suivre l'exemple de la cité de New-York. Quand elle s'adresse à la commission des chemins de fer des Etats-Unis pour lui représenter qu'elle a besoin d'argent pour telle entreprise, elle doit expliquer les raisons de sa demande. En outre, elle est obligée d'indiquer au commissaire chargé de cette tâche la façon dont elle se propose de prélever l'argent; elle dit à ce dernier: Je vais émettre des actions que leurs preneurs achèteront à la pleine valeur que ces dernières réaliseront sur le marché, ou bien je vais mettre sur le marché des obligations pour tel et tel montant.

Le commissaire voit à ce que, tenant compte de l'état du marché financier, la garantie émise soit suffisante à indemniser le détenteur de ces obligations de l'argent qu'il a risqué ainsi.

La commission voit même à ce que ces actions rapportent des dividendes. Cette surveillance est absolument dans l'intérêt public et elle a toujours produit des résultats inappréciables.

M. MACDONALD (Pictou): Que fera-t-on des coalitions?

M. MACLEAN (York-sud): Il incombe au Parlement de trouver le remède au mal dont on se plaint; je vais m'efforcer d'en découvrir un et j'espère pouvoir compter sur l'appui de l'honorable député.

M. TURRIFF: Qu'on enlève le droit et cette difficulté disparaîtra.

M. MACLEAN (York-sud): Il peut en être ainsi. En ma qualité de partisan de la protection, je puis dire que si ces industries qu'on trouve au Canada ne peuvent être maintenues que par cette sorte d'exploitation qui consiste à mettre sur le marché des actions dont la valeur n'est que fictive, qu'on fasse disparaître ces industries, ainsi que la protection dont elles ont joui dans le passé. Mais ce n'est pas là la véritable protection; on ne doit pas tenir celle-ci responsable d'opérations financières de cette nature et toutes ces difficultés disparaîtraient si le Parlement voulait simplement remplir son devoir.

M. MACDONALD (Pictou): Qui est responsable?

M. MACLEAN (York-sud): Le Parlement et c'est à lui qu'il incombe de trouver le remède nécessaire. Il faut préserver les provinces de cette exploitation des deniers du peuple par ces prétendus grands financiers.

L'édification de ces fortunes monstrueuses par les exploiteurs du public est une de ces choses qui étonnent le monde, et il est devenu nécessaire de réglementer la concentration de cette richesse prodigieuse entre les mains d'un petit nombre de particulirs. Cette chose se voit aux Etats-Unis, elle y est devenue un problème: c'est la lutte des corporations contre le public. La situation pourra devenir la même en ce pays et le Parlement devra alors trouver le moyen d'y remédier.

Le Parlement fut institué pour redresser les griefs du public; c'est l'objet qui lui fut assigné à l'origine, et jusqu'à présent il a été, à certain égard, fidèle à sa mission. Mais voici que l'on permet à des financiers nouveau genre, à ces hommes à fortune colossale, d'accaparer la richesse et

de devenir nos maîtres. Ils nous commandent quand c'est nous qui devrions leur dicter nos volontés et exiger qu'ils respectent les droits du public. Je laisse là cette question pour l'instant, comptant la ramener sur le tapis un peu plus tard.

J'aborde maintenant mon dernier sujet qui se rattache, lui aussi, à la question d'exploitation. Le plus vaste monopole qui existe aujourd'hui aux Etats-Unis, du moins en ce qu'il a de cruel pour le public, est celui du charbon. Je relève un court article dans le "World" de New-York, excellent journal rédigé avec le plus grand soin.

M. GRAHAM: Les journaux qui portent ce nom sont tous excellents.

M. MACLEAN (York-sud): Il en est cependant auxquels il ne faut pas trop se fier. Cet article porte en substance que le monopole en question est maître non seulement de la production du charbon et des chemins de fer, mais aussi des cours de chemins de fer qui, aux Etats-Unis, servent à la distribution de la houille. Dans la république voisine, ce monopole est roi dans le domaine houiller, et au Canada, dans l'ouest de l'Ontario surtout, nous sommes à la merci du monopole américain de l'anthracite, en ce qui concerne le combustible.

D'autre part, les réserves d'énergie électrique que l'on trouve dans les diverses provinces du Canada et qui sont susceptibles d'être mises en valeur à l'aide des chutes d'eau, sont les plus précieuses qui soient au monde, et le jour viendra où la conversion de l'énergie électrique en chaleur pourra s'effectuer de façon économique.

Je suis enclin à croire que le procédé est déjà découvert et que les monopoles américains de la houille et de l'électricité en ont le secret. Redoutant que l'énergie électrique soit convertie en calorique et craignant pour leurs privilèges, ils tentent maintenant d'accaparer toutes les puissantes chutes d'eau encore disponibles sur le continent américain. Ils ont voulu, dit-on—nous en avons d'ailleurs eu la preuve ici même il y a un an ou deux—mettre la main sur les chutes que l'on rencontre encore sur le parcours du Saint-Laurent, notamment sur la somme prodigieuse de force hydraulique qui peut s'obtenir dans ou près les rapides du Sault, non loin de Cornwall.

On doit tenter un nouvel effort pour amener le Canada et les Etats-Unis à conférer au monopole gigantesque des Etats-Unis le droit de tirer l'énergie électrique des eaux du Saint-Laurent. Les monopoleurs comptent que la ville de New-York sera leur principal débouché. Quoi qu'il en soit, ils ont résolu le problème de la transmission et se proposent de développer l'énergie électrique pour la transporter aux Etats-Unis. Je dis qu'il est du devoir du Canada de ne pas conférer de privilège semblable à une compagnie quelconque, et encore moins à une compagnie internationale. Si cette force hydraulique vient jamais à être exploitée, elle devra l'être par les deux pays qui s'entendront à ce sujet et veilleront à ce que l'énergie soit répartie à l'avantage de leur population respective. Nous tenons surtout, advenant la transformation de l'énergie électrique en calorique, et je crois qu'elle ne tardera pas à s'effectuer avec économie, à ce que toute cette force hydraulique soit réservée pour le chauffage et les objets de l'industrie, et que le peuple en reste le maître absolu, qu'il la garde pour lui-même.

On va cependant venir nous demander de nouveau d'octroyer ce vaste privilège, d'aliéner cette réserve énorme de force hydraulique, de la céder à des gens qui la convertiront en dividendes sous forme d'actions ou de versements crédités sur actions, ou en feront quelque usage semblable. Je ne veux pas qu'une source aussi considérable de force hydraulique serve à des fins pareilles. J'entends que les forces hydrauliques soient réservées à la population de ce pays.

Le peuple américain s'est dessaisi de ses houillères et aujourd'hui, l'anthracite qu'il ne devrait pas payer plus de $3 lui coûte $8 la tonne. Nous aurons la même récompense si nous laissons les monopoles s'emparer de nos chutes d'eau. Ces chutes, il faut les garder pour le peuple.

Telles sont les questions que je me suis efforcé d'exposer à la Chambre, et je dis que ce sont celles qui méritent réellement de fixer notre attention. Je prie tout particulièrement la Chambre de vouloir bien examiner la question des chemins de fer et celle de la constitution du capital, que j'ai traitées devant elle ce soir, croyant que de cet examen il ne résultera rien que du bon pour le public.

Il ne me vient pas à la pensée de suggérer un système quelconque de confiscation ni même l'ombre d'un procédé déloyal. Je tiens à ce que les gens obtiennent un rendement raisonnable et satisfaisant de leurs placements, mais je n'aime pas à voir la population du Canada réduite à l'esclavage par la constitution d'un capital fictif ou par des gens qui exploitent les diverses industrie dans leur propre intérêt, sans se soucier de celui du public.

Le Parlement est tenu de prendre une détermination quelconque à l'égard de ces questions; force lui sera de modifier la loi des chemins de fer, de réglementer la constitution du capital des compagnies de toute catégorie, y compris les compagnies de chemins de fer, et veiller à ce que les tarifs mêmes ne servent pas d'arc boutant pour exploiter indignement le public en constituant un capital excessif ou de quelque autre manière. Au cours de la session, je m'efforcerai de mon mieux et avec l'aide

que je pourrai recruter de ramener la question devant la Chambre d'une manière pratique.

Je me plais à espérer que le Gouvernement déposera un projet de loi embrassant certains détails relatifs aux chemins de fer; aussi vais-je laisser s'écouler un délai raisonnable dans l'attente de quelque redressement. Si l'on dépose quelque projet tendant à améliorer la situation, je l'appuierai volontiers; si on ne le fait pas, j'agirai à ma guise et verrai s'il est possible d'obtenir une somme quelconque de justice. Je serais vraiment enchanté d'unir mes efforts à ceux de n'importe lequel de mes collègues de la Chambre en vue de soustraire dans une certaine mesure le peuple aux criantes injustices qui l'accablent aujourd'hui. Au lieu de lui rendre justice, on lui jette des pierres en le renvoyant à la commission des chemins de fer dont les attributions à cet égard sont insuffisantes.

J'ai peut-être gardé la parole un peu plus longtemps que je n'aurais dû, mais je me considérais tenu d'exposer ces questions à la Chambre. Je serais bien aise de voir quelque autre membre de la Chambre se constituer ici le champion de ces questions; je serais heureux que le Gouvernement prît l'initiative en ces matières qui doivent lui être familières; il connaît les aspirations du peuple et il est de son devoir de s'occuper de ces questions et de les résoudre de façon à apporter quelque soulagement à la population du Canada.

M. J. H. SINCLAIR (Guysborough): Monsieur l'Orateur, l'heure est passablement avancée et je proposerais volontiers l'ajournement du débat, mais il importe, m'a-t-on dit, de poursuivre la discussion et de la clore afin que la Chambre puisse vaquer à ses affaires. Mieux vaut donc que je prie mes honorables collègues de se montrer indulgents à l'égard des quelques observations que je me propose de faire sur les objets qui occupent en ce moment l'attention de la Chambre.

L'honorable préopinant (M. Maclean, York-sud), voudra bien me pardonner si je n'aborde pas après lui tous les sujets qu'il a traités. J'ai remarqué que la droite a fait à ses propositions un accueil fort peu chaleureux. Mon honorable ami devait bien se douter qu'en prenant à partie, de sa place au premier rang des banquettes de la droite, les monopoles et les trusts, ses chances de succès étaient bien maigres. S'il tient à être bien accueilli quelque part, mon honorable ami devrait venir siéger à gauche de monsieur l'Orateur, car là au moins les idées qu'il vient d'énoncer auraient quelque chance de trouver de l'écho.

A l'exemple de certains membres de la gauche qui ont déjà pris la parole, je considère qu'il y a lieu de féliciter le Gouvernement sur la situation présente du pays. Il n'y a aucun doute, monsieur l'Orateur, que la plus grande prospérité règne dans le pays à l'heure actuelle; on en trouve la preuve de tous côtés. Nos finances, dit-on, accusent un excédent plus considérable que jamais. Pour les ministériels, c'est du nouveau. Lorsque, il y a un certain nombre d'années, ils étaient au timon des affaires, les excédents leur étaient inconnus. A l'époque où le chef actuel du ministère du Commerce (M. Foster) était ministre des Finances, on grattait constamment le fond de la marmite, comme on dit familièrement dans ma circonscription. Mais aujourd'hui on a de l'argent en abondance; aussi sommes-nous fort aises de savoir le Gouvernement en mesure de faire un exposé aussi satisfaisant de l'état de notre commerce et de la situation financière du pays.

A cet égard, le Gouvernement actuel a eu beaucoup de bonheur; il récolte ce que son prédécesseur a semé.

La refonte du tarif en 1897, l'adoption du régime de faveur à l'égard de l'Angleterre, le remaniement du tarif qui s'ensuivit, la modification des lois concernant les terres de l'Ouest, grâce auxquelles ces terres purent être réservées aux colons au lieu de devenir la proie des riches corporations; la gestion des terres de l'Ouest et l'application des règlements relatifs à l'immigration, qui firent sortir les territoires de l'Ouest de l'état léthargique où il se trouvait depuis dix-huit années; l'administration si brillante de l'ex-ministre des Finances, l'honorable W. S. Fielding; bref quinze années d'une administration saine, honnête et progressive font que nous pouvons aujourd'hui nous féliciter de la prospérité qui prévaut en ces pays.

Je regrette d'avoir à dire—et je suis désolé de voir que le ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) n'est plus à son siège —que ma circonscription n'a pas sa pleine part de cette prospérité. Cela provient principalement du manque de moyens de transport.. Les produits de ma circonscription se composent, en grande partie, de poisson, de bois et de produits agricoles. Ces derniers, on trouve à les vendre assez avantageusement dans la région, mais nous ne pouvons écouler notre poisson et notre bois qu'à l'étranger. C'est aux Etats-Unis que se trouve notre meilleur débouché pour le poisson et le bois, et la convention de commerce qui avait été négociée avec le gouvernement américain avant la dernière élection avait donné un courage nouveau à la population de mon comté. Nous comptions que les droits de douane seraient réduits, que le volume du commerce s'accroîtrait très sensiblement et que nous pourrions obtenir l'établissement d'une ligne de paquebots entre les ports de l'est de la Nouvelle-Ecosse et Boston, ce qui nous eût peut-être été plus utile que toute autre chose.

Nos autres débouchés se trouvent à Montréal et dans les autres villes canadiennes, mais le manque de moyens de transport convenable nous en rend l'accès difficile; c'est qu'il n'existe pas dans mon comté de ramification de l'Intercolonial. L'ancien gouvernement avait résolu de combler cette lacune en faisant construire un embranchement.

Il avait accompli certains travaux, fait faire des études sur le terrain, établi le tracé de la ligne, pris des mesures pour acquérir le droit de passage par voie d'expropriation et demandé au Parlement l'ouverture d'un crédit d'un million de dollars afin de commencer l'entreprise. Il avait signé un contrat avec une compagnie de construction responsable qui avait déposé $50,000, comme garantie de l'exécution des travaux adjugés, et il avait acquis au prix de $100,000 un embranchement de 12 milles de longueur, l'embranchement de Sunnybrea, qui aurait été un tronçon de la ligne pénétrant dans le comté de Guysborough.

Telle était la situation lorsque le ministre actuel prit la direction des affaires publiques, mais je regrette de dire que celui-ci, pour des raisons politiques, a annulé le contrat, rayé d'un trait de plume le crédit d'un million de dollars qui avait été inscrit dans le budget et est revenu au point de départ. C'est une source de grand découragement pour ceux que je représente. Des centaines de jeunes gens ont dû quitter le comté et chercher de l'ouvrage ailleurs. J'ignore quels projets le ministre des Chemins de fer et des Canaux entretient pour l'avenir, mais je saisis la première occasion d'en parler devant la Chambre et de le prier de revenir sur la décision qu'il a prise l'an dernier de renoncer à ces importants travaux.

Il a été fait allusion à la visite du premier ministre (M. Borden) en Angleterre. Je suis certain que tous les Canadiens se sont réjouis d'apprendre que le chef du Gouvernement a été l'objet d'une aussi cordiale réception dans la mère patrie. Ma seule déception a été de voir la presse unioniste d'Angleterre et les journaux conservateurs du Canada tenter d'exploiter cet incident afin de faire croire à la population que la victoire du parti conservateur à l'élection de l'an dernier avait une importance impériale, que cette victoire resserrerait d'une manière ou d'une autre les liens qui unissent le Canada à la mère patrie.

Tous les Canadiens disent que ces liens n'ont pas besoin d'être resserrés, pas plus au Canada qu'en Angleterre. Le plus coupable à cet égard a été le "Herald" d'Halifax, l'organe du premier ministre. Un titre rendant compte des discours du premier ministre en Angleterre annonce que celui-ci a déclaré que le résultat de l'élection serait de maintenir le Canada au sein de l'empire. Je suis porté à ne pas croire qu'il ait tenu ce langage. Il est presque incroyable que le premier ministre du Canada tente de faire croire aux habitants de la mère patrie que la moitié de la population de cette Confédération a songé à se séparer de l'empire à la dernière élection.

Deux fois dans les annales, les Canadiens ont prouvé qu'ils étaient vraiment prêts à prouver leur gratitude autrement que par de vaines paroles. Je parle de la guerre sud-africaine et du traitement de faveur accordé à l'Angleterre, et je suis bien aise de dire que ces deux événements ont eu lieu sous le gouvernement libéral dirigé par le très honorable sir Wilfrid Laurier.

La guerre du Soudan nous a offert une autre occasion de nous unir à la mère patrie pour défendre l'empire, mais les conservateurs étaient alors au timon des affaires et ils ont refusé de dépenser un seul sou pour venir en aide à l'Angleterre dans ses tribulations. Par conséquent la prétention des députés de la droite de former le seul parti loyal au Canada n'est pas fondée.

L'autre jour, le chef du Gouvernement a parlé d'une lettre du président Taft à M. Roosevelt, qu'il a appelée la lettre de la "dépendance". Il s'est fort agité au sujet de cette lettre à laquelle il paraissait attacher beaucoup d'importance. Il m'est venu à l'idée qu'il la prenait trop au sérieux. Je vous le demande, monsieur l'Orateur, quelle importance peut-on attacher à la lettre d'un étranger à un autre étranger concernant les affaires domestiques de ce pays? Je conçois facilement qu'un homme comme le président Taft ait cru que les habitants du Canada sont un tas de traficants qu'aucun sentiment national n'anime et qui se laissent influencer par des questions commerciales et le besoin de vendre leur marchandise; je comprends cela de la part du président Taft parce qu'il ne connaît pas le peuple canadien, mais celui qui a vu le jour et a été élevé au Canada, qui connaît notre histoire et l'attachement des Canadiens à la mère patrie, ne serait pas digne de pardon s'il émettait cette pensée. On s'est servi de toutes sortes de raisonnements, dont plusieurs n'étaient que des arguties, en parlant de la réciprocité. Il y a un groupe d'orateurs, ennemis de la réciprocité, qui nous disent que nous ne devons pas commercer ni faire d'échange avec les Etats-Unis. Ces gens-là semblent croire que la vente d'un ballot de foin, d'un baril de poisson ou d'un amas de bardeaux influerait sur la fidélité des vendeurs. J'espère que ceux qui entretiennent cette opinion

sont peu nombreux, mais quel que soit leur nombre, on devrait les interner dans un asile d'aliénés.

Il en est d'autres qui nous disent que si nous obtenons ce grand avantage—ils avouent que c'est une bonne aubaine—nous en serons privés au bout de quelque temps et que nous serons plus mal que si nous ne l'avions jamais obtenu. J'ai entendu ce raisonnement de la bouche du ministre des Finances et, s'il est fondé, il empêcherait celui-ci de prendre femme, car il pourrait la perdre; il empêcherait un individu d'amasser des richesses, car l'argent pourrait s'envoler comme cela arrive souvent.

Un autre argument du ministre des Finances, c'est qu'un traité de réciprocité détruirait notre indépendance en matière douanière, mais l'honorable ministre a négligé de nous dire comment il pourrait produire ce résultat. Ignore-t-il qu'il a été d'usage chez toutes les nations civilisées de conclure des conventions commerciales avec les autres pays; la Grande-Bretagne et les Etats-Unis et même le Canada en ont conclu des centaines et, il y a quelques années, nous avons fait un traité avec la France. La France et l'Allemagne ont négocié des traités de commerce entre elles. Comment le ministre sait-il que la convention nuise à notre indépendance en matière de tarif?

Il l'affirme et espère que nous y ajouterons une foi aveugle, et il va sans dire qu'il n'y a pas moyen de raisonner avec un prophète.

Je suis d'avis que nous avons pleinement raison au sujet de la réciprocité et aucun argument invoqué jusqu'ici ne peut ébranler ma croyance. Naturellement, les corporations sont d'avis contraire, mais on les verra toujours opposées aux intérêts du peuple et les corporations peuvent soutenir n'importe quoi; elles nieraient les lois de la gravitation, si elles pouvaient en retirer des dividendes.

Les protestations des députés de la droite contre la réciprocité ne sont pas sincères, ce que prouve le discours du Trône lui-même. En lisant attentivement ce discours, on verra que le Gouvernement se réjouit de l'énorme accroissement de notre commerce. Mais où cet accroissement est-il le plus sensible? L'an dernier, la plus forte augmentation du commerce a été entre le Canada et les Etats-Unis. L'on a fait observer que tandis que l'augmentation de notre commerce avec la Grande-Bretagne a été d'environ $10,000,000 l'an dernier, l'accroissement de notre commerce avec les Etats-Unis pendant le même laps de temps a dépassé $70,000,000. Ainsi, le discours du trône nous dit, sinon en termes formels, du moins de manière à ce qu'on ne puisse s'y méprendre que ce commerce avec les Américains qui dépasse actuellement $1,000,000 par jour et qui, l'an dernier, s'est accru d'environ $70,000,000 comparativement à l'année précédente, est très agréable à ces ennemis de la réciprocité qui occupent des fauteuils de ministre.

Un autre sujet qui a été traité en cette enceinte, c'est la sortie du cabinet du ci-devant ministre des Travaux publics et, bien qu'on nous ait fourni peu de renseignements concernant son départ, le premier ministre nous a appris que M. Monk est sorti du cabinet en obéissance à un sentiment profond du devoir. S'il en est ainsi, et je le crois, cette conduite est à l'éloge de l'ex-ministre. A la session de 1910, il soumettait le projet de résolution suivant:

> La Chambre regrette que le discours du Trône n'indique aucunement l'intention de la part du Gouvernement de consulter le peuple au sujet de sa politique navale et de la question générale de la participation du Canada à la défense impériale.

Voilà le projet de résolution. On remarquera qu'il a trait, non seulement à la politique navale, qui, selon moi, est la politique de l'ancien ministère relativement à une flotte canadienne, mais à toute participation à la défense de l'empire. Le ci-devant ministre des Travaux publics (M. Monk), ayant voté à l'appui de cette résolution, n'a pas cru qu'il serait légitime de sa part de continuer à faire partie d'un ministère qui se proposait de verser une somme d'argent pour la défense impériale, sans prendre l'avis du peuple.

Si, seul, il avait voté en faveur de cette résolution, il n'y aurait rien à ajouter; mais si nous consultons les archives nous constatons que non seulement le ci-devant ministre des Travaux publics, mais ausssi le ministre du Travail et le ministre de la Justice ont appuyé la résolution. Celui qui occupe le siège qui est devant moi, le ministre des Douanes, en a fait de même, ainsi que le ministre de l'Intérieur et le premier ministre.

M. G. P. GRAHAM : Le ministre du Commerce est sorti.

M. SINCLAIR: Si le ci-devant ministre des Travaux publics a dû sortir du cabinet, que doit-on dire du profond sentiment du devoir des autres qui ont déclaré qu'il ne fallait pas verser de sommes d'argent pour la défense de l'empire, à moins qu'il n'y eût un plébiscite?

J'ai foi en une flotte canadienne, construite au pays, ayant un équipage canadien, et placée sous la direction du Gouvernement du Canada pour la défense de nos côtes et qui en temps de guerre passerait de plein droit sous les ordres du gouvernement impérial. Je crois que c'est là la ligne de conduite que la population canadienne adoptera, et que, malgré les contorsions auxquelles se livre la droite, elle sera obligée de s'arrêter à ce programme. La Grande-Bretagne n'a pas besoin de

notre argent; elle a un bien plus grand besoin de nos équipages. Si nous avions versé une somme d'argent lors de la guerre du Sud-Africain, elle aurait été oubliée au bout de deux ou trois ans. L'envoi d'un premier contingent, d'un deuxième et d'un troisième, les tombes de quelques-uns de ces braves creusées dans le veldt, voilà des sacrifices qui en valaient la peine et dont on se souviendra pendant des années. Vous n'obtiendrez pas ce résultat par le versement d'une somme d'argent qui ne sera pas accueillie avec beaucoup de joie de l'autre côté de l'Atlantique. L'autre jour, je relevais dans le Manchester " Guardian " un entrefilet très significatif qui démontre que ce don n'est pas reçu avec enthousiasme en Angleterre.

Le "Guardian" de Manchester, discutant l'offre probable de $30,000,000 du Canada pour les fins navales, espère, vu qu'elle implique un principe qu'un grand nombre de Canadiens n'aimeront certainement pas, que M. Borden démontrera que l'idée vient de lui, et n'est pas le résultat d'aucune suggestion de la part des autorités impériales. Il devra faire bien comprendre aux Canadiens que l'idée de charité nous répugne autant qu'à eux.

Quelles preuves avons-nous qu'il y a urgence? Autant qu'il nous est possible de savoir de ce côté ici de la Chambre, autant qu'il est possible d'apprendre par la presse, la preuve est tout à l'encontre. Nous avons pour nous guider la déclaration que sir Edward Grey faisait le 10 juillet de cette année, et que l'on trouve dans le "Times", de Londres. Il disait:

Nos relations avec le gouvernement allemand sont présentement excellentes (Applaudissements). La plus grande franchise existe dans nos rapports au sujet de questions d'intérêt mutuel, et lorsqu'il s'agira de discuter soit de nos intérêts respectifs dans l'Afrique du sud, soit la question du chemin de fer de Baghdad, les deux gouvernements sont convaincus que leurs intérêts mutuels seront parfaitement conciliés.

Je citerai maintenant les paroles de M. Asquith:

Nos relations avec le grand empire allemand sont, je suis heureux de le dire, dans le moment, et je suis certain qu'elles resteront, des relations d'amitié et de bienveillance.

Un mot ensuite de lord Crewe, le chef de la Chambre des Lords:

Il y a autre chose. Si vous énoncez avec éclat de vastes projets, vous provoquez le mal que vous voulez éviter, parce que ceux auxquels vous annoncez que vous allez construire contre eux sont portés par le fait à accélérer et peut-être à augmenter leur construction, et vous vous faites tort à vous-mêmes.

Lord Crewe dit encore:

Au 31 mars de cette année nous avons seize navires de guerre et croiseurs du type dreadnought, contre quinze que possèdent toutes les autres puissances dans les eaux européennes. L'année prochaine nous aurons vingt-quatre navires de ce type contre vingt-un que posséderont toutes les autres puissances navales de l'Europe. Cela nous donne une flotte plus pissante que les flottes réunies de deux autres nations.

M. SINCLAIR.

Non seulement sur les flottes de deux nations mais sur toute les autres nations d'Europe. Voici un autre extrait d'un discours prononcé par M. Asquith le 23 juillet dernier, ce qui devait être à peu près vers l'époque que notre premier ministre et ses collègues étaient en consultation avec le gouvernement impérial.

L'Allemagne a cette année commencé la construction de deux nouveaux navires; nous en commençons quatre. L'année prochaine nous dit-on, l'Allemagne en commencera un autre; nous en commencerons deux. Ne voit-on rien là dedans? Cette année l'Allemagne a posé la quille de deux torpilleurs; nous en avons commencé huit, pas tout à fait aussi grands, mais beaucoup plus rapides. Nous poussons rapidement la construction de ces huit vaisseaux. Il est vrai que cette année l'Allemagne accélère la construction de douze torpilleurs; nous avons poussé avec activité la construction de vingt. On calcule que pendant les dix--huit mois à venir la flotte allemande aura été augmentée de vingt et un torpilleurs. La nôtre sera plus forte de trente-trois dans la même période.

Cela n'indique pas beaucoup qu'il y a danger.

Mais je ne discuterai pas la question de la marine ce soir, vu que nous pourrons le faire plus tard lorsque les documents seront déposés, et je puis assurer l'honorable premier ministre que s'il peut nous démontrer qu'il y a urgence réelle, il aura au moins l'appui d'un député de ce côté-ci de la Chambre dans tout ce qu'il proposera de raisonnable.

J'ai écouté, ce soir, la longue discussion qui a eu lieu au sujet de l'abaissement des droits sur le ciment. Un des côtés de cette discussion qui a surpris tout le monde, c'est que le ministre des Finances, qui est entré dans le Gouvernement dans le but de maintenir l'unité de l'empire et empêcher le trafic des chemins de fer du nord au sud ait jamais songé à faire ce qu'il a fait. Je veux m'arrêter sur cette question afin de montrer l'attitude non seulement des libéraux mais des conservateurs eux-mêmes. Naturellement on accuse le Gouvernement d'avoir fait cette réduction sur le ciment dans un but politique. Si c'était vrai ce serait très sérieux pour ce Gouvernement ou pour tout autre. Mais je veux faire voir que l'accusation ne vient pas plus des libéraux que des conservateurs. Je veux lire un extrait de la lettre hebdomadaire de J. C. MacIntosh et compagnie, d'Halifax. M. MacIntosh est bien connu dans notre province et je ne doute aucunement qu'il ne soit pas un partisan dévoué de l'honorable chef du Gouvernement. La maison MacIntosh publie toutes les semaines une revue de l'état du commerce et les

prix des valeurs. Voici un extrait d'une de ces lettres:

La compagnie de ciment du Canada a prétendu que si le marché de l'Ouest ne pouvait obtenir du ciment c'était parce que les chemins de fer ne pouvaient fournir assez de wagons. Cette compagnie ne paraît pas avoir été aussi atteinte par le changement que les compagnie indépendantes dans la province d'Ontario. Ces dernières ont prétendu que l'action du Gouvernement ruinerait leur commerce dans l'Ouest canadien et elles l'ont accusé de n'agir ainsi qu'en vue d'aider le Gouvernement dans la Saskatchewan où des élections avaient lieu.

Voilà ce que M. MacIntosh a adressé à tous ses souscripteurs et clients par tout le Canada. Cela indique l'attitude des amis du Gouvernement actuel et ce qu'ils en attendent. Si cette transaction avait été attribuée à l'ancien ministre des Finances (M. Fielding), je m'imagine qu'il y aurait eu grande agitation par tout le pays, et que des centaines de protestations lui auraient été adressées en lui demandant la raison d'un acte aussi condamnable. Mais nous voyons aujourd'hui des chefs conservateurs dans toutes les parties du pays qui semblent accepter comme admis que ce Gouvernement—ce Gouvernement qui appartient aux trusts, aux coalitions et aux mergers—peut aller jusqu'au point de faire une chose comme celle-là afin de gagner une élection dans la Saskatchewan. Voilà l'opinion que les propres amis du Gouvernement ont de sa moralité politique, et c'est la raison qui me porte à toucher à cette question. Naturellement, ils connaissent leurs raisons. Ils se rappellent probablement le télégramme qui a été envoyé à l'Ile du Prince-Edouard pendant les élections provinciales, et qui a assuré le succès du parti tory. Nous avons aussi de récents incidents dans le comté de Richelieu. Je ne vois pas à son siège mon honorable ami de Charlevoix (sir Rodolphe Forget), bien qu'il soit ici ce soir. Je reviendrai probablement sur cet incident lorsqu'il sera à son siège.

Je veux dire un mot aussi sur la proposition de faire quelque chose en faveur de la grande industrie de l'agriculture. Il n'y a pas deux opinions au sujet de cette dépense. Tout le monde de ce côté-ci de la Chambre était en faveur l'année dernière, et je n'ai aucun doute que c'est la même chose cette année. La seule critique que je veux faire de ce projet de dépenser de l'argent en faveur d'enseignement et d'expériences agricoles, est que la proposition de l'année dernière était si petite et si ridicule que personne ne pouvait l'accepter sérieusement.

Je n'ai pas le recensement sous la main, mais je me rappelle y avoir vu que plus de la moitié de la population du pays dépend de l'agriculture pour gagner sa vie. Supposons qu'il y ait 4,000,000 de personnes engagées dans cette industrie, et le Gouvernement votait un demi-million de dollars pour lui venir en aide. Si nous examinons le budget nous y verrons que l'on demande une somme plus considérable pour un seul quai dans le comté représenté par le premier ministre. Un demi-million de dollars pour aider à une industrie qui donne la vie à 4,000,000 de personnes. Cela représente environ 12 cents ½ par personne, ou moins que le prix d'une livre de bacon. Et cependant le Gouvernement croit devoir, dans le discours du trône, se féliciter lui même. Je dirai à l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Burrell) que s'il veut être pris au sérieux il faudra qu'il fasse mieux que cela et propose des moyens plus efficaces que ceux qu'il a proposés l'année dernière.

Le premier ministre se félicite d'avoir rempli sa promesse au sujet des grandes routes, en accordant, ainsi qu'il le dit, une aide substantielle. Mais je prétends le contraire. Je prétends que le bill soumis à cette Chambre l'année dernière n'était pas du tout un bill pour venir en aide aux grandes routes, mais un bill pour créer un fond électoral pour le parti conservateur aux dépens du pays. C'est là une accusation sérieuse, mais on en a la preuve dans le fait que le Gouvernement a refusé d'accepter la proposition raisonnable du Sénat de diviser l'argent entre les différentes provinces en proportion de leur population et de dépenser l'argent à la construction des chemins. En effet le ministre des Travaux publics aurait pu dépenser toute la somme dans l'élection de Macdonald ou dans celle de Richelieu.

C'est la raison qui nous a porté de ce côté-ci de la Chambre à nous opposer à la méthode proposée. J'espère que si le bill est présenté de nouveau le Sénat le traitera de la même manière, si le Gouvernement ne montre pas assez de justice pour le modifier et en faire un bill de nature à aider la construction des grandes routes plutôt que le parti conservateur en temps d'élection. Nous avons la preuve positive que c'était là l'intention.

Mon honorable ami le ministre des Douanes (M. Reid) est ici et tout le monde se rappelle que l'encre n'était pas encore sèche sur le bill des grandes routes lorsqu'il partit à fond de train pour Renfrew-sud pour y exhiber l'argent des grandes routes aux électeurs. Les assertions qu'il faisait à ce sujet étaient si grossières qu'un journal conservateur du comté l'en blâma. J'espère que lorsque le bill sera déposé de nouveau cette année il sera modifié de façon à assurer la distribution équitable de l'argent entre les provinces et aussi son emploi sur les routes.

Le premier ministre a beaucoup insisté sur le fait qu'il avait rempli les promesses qu'il avait faites lorsqu'il était dans l'opposition, et mon honorable ami de Prince-Albert (M. Mackay) est allé jusqu'à dire

que le Gouvernement remplirait jusqu'aux promesses faites par sir Charles Tupper dans les années passées. Mais je suis porté à croire que le Gouvernement aura assez à faire à remplir les promesses faites par le premier ministre. Elles sont si nombreuses que je ne crois pas qu'il en remplisse la moitié avant le millennium. Je tiens à la main le document connu sous le nom de programme d'Halifax. Je crois que la Chambre admettra qu'il est authentique car il porte sur le frontispice le portrait du chef du Gouvernement et sa signature.

Il a été adressé à l'un de mes électeurs avec le contreseing du ministre actuel de l'Intérieur. De sorte que je puis dire à la Chambre qu'il vient de bonne source. Je crois qu'il est bon de faire insérer dans le Hansard ce programme d'Halifax, afin que les générations futures sachent ce que le premier ministre a promis au peuple lorsqu'il était dans l'opposition et l'on pourra juger ensuite s'il a rempli ses promesses ou non.

Programme du parti conservateur tel qu'énoncé par le chef de l'opposition, M. R. L. Borden, M.P., le 20 août 1907 à Halifax.

Finances.

1. Une appropriation et un emploi honnête des fonds publics dans l'intérêt de la masse.

Quelques DEPUTES: Bien! Très bien!

2. Charges à qui les auront méritées. Nomination des employés publics après examen des capacités et du caractère de la personne, et non plus à cause des seuls services rendus au parti.

Quelques DEPUTES: Bien! Très bien!

Il n'y a pas lieu, que je sache, à de telles félicitations.

Des élections conduites honnêtement.

3. Des dispositions législatives plus efficaces contre la corruption et la fraude dans les élections; aussi pour assurer la parfaite publicité des dépenses encourues par les divers groupes politiques; pour prévenir l'accumulation de fonds électoraux dans un but de corruption, et empêcher les compagnies, les entrepreneurs et les lanceurs d'affaires d'y contribuer; pour accélérer l'audition des requêtes en invalidation d'une élection, et prévenir les arrangement collusoires ayant pour objet un compromis entre les intéressés ou le retrait de la requête, pour faire la lumière complète sur les manœuvres frauduleuses qui auront pu être commises et, au besoin, charger de cette fonction une personne du dehors sans attache avec le Gouvernement; pour simplifier dans ces sortes d'affaires la procédure et pour la mise à exécution des lois ainsi amendées.

4. Une réforme complète des lois relatives au service civil, de manière qu'à l'avenir les nominations soient faites par une commission indépendante, agissant sur le rapport d'examinateurs, après examen de concours.

Ce dernier passage ne donne lieu à aucune acclamation de l'autre côté de la Chambre. Pourquoi donc?

M. SINCLAIR.

5. Réforme du Sénat. Telle réforme dans le mode de recrutement des membres du Sénat qui fasse de la Chambre haute un corps législatif plus utile et plus représentatif.

6. Immigration. Un choix plus judicieux des contrées où solliciter l'immigration, un examen plus rigide des immigrants et l'abolition du système de primes, sauf en des circonstances très spéciales et dans le but d'obtenir une classe de colons particulièrement recommandables.

7. Les terres publiques et les priviléges pour le peuple. La gestion et la mise en valeur du domaine public (y compris les grands priviléges nationaux) dans l'intérêt du public, et dans des conditions telles qu'une raisonnable proportion de l'accroissement de valeur qu'il aura pris profite au peuple.

8. Une gestion des chemins de fer de l'Etat qui soit indépendante de la politique. L'exploitation et l'administration de nos chemins de fer d'Etat par une commission indépendante, libre de tout contrôle comme de toute influence des partis.

9. Ports nationaux, moyens de transport et entrepôts frigorifiques. Le développement et l'amélioration de nos voies navigables, l'outillage de nos ports, de plus grandes facilités de transport, amenant un abaissement des tarifs entre le lieu de production et les marchés domestiques ou étrangers, et la création d'un système complet d'emmagasinage à froid.

10. Une commission des services publics. La conversion de la présente commission des chemins de fer en commission des utilités publiques, avec des pouvoirs et une juridiction plus étendue, de manière qu'elle ait un contrôle entier et excessif sur toutes les sociétés particulières qui possèdent ou exploitent quelque service public ou à qui il est accordé des priviléges d'un caractère national.

11. Des télégraphes et des téléphones publics. L'établissement, après enquête, d'un système de télégraphes et de téléphones nationaux, dans des conditions équitables pour ceux qui déjà ont placé des fonds dans ces entreprises.

12. De plus grandes facilités postales. L'amélioration des facilités postales actuelles, surtout dans les régions nouvellement développées, et l'inauguration, après enquête sur les frais, d'un système de livraison gratuite dans les campagnes.

13. Politique relative au tarif. Une politique fiscale qui encourage au Canada la production de tout article ayant de l'utilité et des objets qui se peuvent produire ou fabriquer avantageusement par le moyen de nos ressources naturelles, ayant égard aux intérêts du consommateur comme aux justes revendications de nos classes laborieuses.

14. Régime de faveur dans l'empire. Encourager par des négociations, des lois et autres moyens constitutionnels un régime de faveur réciproque dans l'empire.

15. Justice envers les nouvelles provinces. La restitution des terres publiques aux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan à des conditions équitables.

16. Les droits provinciaux. Le maintien, dans toute sa vigueur, du pouvoir de se gouverner elles-mêmes reconnu aux provinces confédérées par la constitution.

Ainsi, monsieur l'Orateur, nous avons là seize réformes très importantes que le pre-

mier ministre en 1907 projettait d'accomplir, et j'ai été surpris, en parcourant le discours du trône de n'y trouver aucune de ces réformes. Cette session de la présente législature va être probablement la plus affairée de toutes, et l'on se serait attendu que quelqu'une de ces nombreuses réformes, promises depuis tant d'années et à l'égard desquelles le premier ministre a eu le temps de prendre un parti, paraîtrait au programme de la présente session, mais c'est en vain que nous y en cherchons une.

Un paragraphe de ce discours dit que les charges dans le service civil vont être données à qui les mérite. Or, va-t-on prétendre que la présente administration a tenté de se conformer à cette règle? Les emplois à qui les mérite!

Mais, monsieur l'Orateur, cette règle a été violée dans tous les comtés du pays. Le temps me manque pour une pleine discussion de cette question du service civil, mais jamais nous n'avons rien vu comme depuis les quatorze mois que nos adversaires sont au pouvoir. Au lieu de réformer le service durant ces quatorze mois, on l'a perverti et fait endiabler outre mesure. J'ai réuni ici quelques faits qui sont venus à ma connaissance, et je vais en faire part à la Chambre. L'honorable député de Humboldt (M. Neely) nous a raconté ce qui s'était fait dans l'Ouest; je vais à mon tour signaler ce qui s'est fait ailleurs. Voici:

1. La présente administration a nommé pour présider une commission chargée d'une enquête à faire sur le service civil en général un individu que l'évêque catholique de Terreneuve dépeint comme étant le plus grand scélérat qui jamais ait passé le Détroit; comme dans le cas de A. B. Morine.

2. Il a démis de sa charge un douanier, qui aurait dit à un ami, dans une conversation particulière, ne pas pouvoir donner son appui à un homme trouvé coupable de corruption au cours d'une élection, comme dans le cas de Lyman C. Smith, d'Oshawa, (Ontario).

3. Il a destitué un autre douanier, qui avait protesté contre les sentiments anti-britanniques affichés à la tribune par certains orateurs nationalistes de la province de Québec; comme dans le cas de E. O. Baldwin, de Coaticooke.

4. Il a ôté son emploi au gardien d'un phare qui, pendant trente-deux ans avait fidèlement servi le ministère de la Marine et des Pêcheries et il l'a privé d'une pension viagère à laquelle il avait droit, et, cela, parce que ce gardien avait proposé trois hourrahs pour sir Wilfrid Laurier; comme dans le cas de W. L. Munro, de White-Head.

5. Il a commencé une poursuite contre un receveur de la poste mort depuis quatre ans, pour actes politiques agressifs, lorsque s'apercevant que ce receveur était hors de ses atteintes, il assouvit sa vengeance sur sa pauvre vieille veuve, comme dans le cas de John H. McPherson, de Tracadie-Nord.

6. Il a donné un congé à un inspecteur de l'Intercolonial, par dépêche et sans procès, il l'a remplacé par un individu que le présent ministre des Postes déclare s'être rendu coupable d'irrégularités graves dans le maniements des fonds appartenant à la Poste, comme dans le cas de John Fraser, de Stellarton.

7. Il a renvoyé du service public à Descousse (N.-E.), un homme honorable et l'a remplacé par un criminel, qui, dans le temps, était accusé de faux, qui, depuis, a été traduit en justice, et convaincu de ce crime; comme dans le cas d'Andrew Landry, de Descousse.

8. Il a conduit, dans une mansarde, une enquête qui rappelle les procédés de la Chambre étoilée. Il a denié à l'accusé le droit de contre-interroger des témoins ou d'être représenté par un avocat, il a examiné des témoins en l'absence de l'accusé; comme dans le cas de John W. Davis, de Guysborough.

9. Il a désorganisé sur le littoral de l'Atlantique, le service de sauvetage, en destituant, inconsidérément et sans enquête, des équipages exercés à ce métier et les remplaçant par des hommes sans expérience de la chose, comme dans le cas des équipages des bateaux de sauvetage de Kanso et de White-Head.

Ces faits sont quelques-uns de ceux qui sont venus à ma connaissance touchant la manière d'agir du Gouvernement à l'égard du service civil. C'est ce que mon très honorable ami qualifierait de réforme de ce service. Des centaines de cas semblables seront, je n'en doute point, signalés à la Chambre au cours de la présente session.

Un autre article du programme de mon très honorable ami (M. Borden), ç'a été l'honnêteté dans les élections. La promesse vise des élections honnêtes et l'exécution se trouve dans les scandales relatés ici depuis huit jours en ce qui concerne les collèges électoraux de Macdonald et de Richelieu. Est-il honnête de délivrer un mandat non rempli? Est-il honnête de faire arrêter des innocents en vertu de mandats simulés? Est-il honnête de les faire jeter dans des prisons éloignées des lieux où les prétendus délits ont été commis? Est-il honnête de les y avoir retenus jusqu'après l'élection et ensuite de les libérer sans les accuser de quoi que ce soit ou sans rien prouver contre eux? Voilà les seuls indices que nous ayons jusqu'à présent du désir que peut avoir le premier ministre de remplir sa promesse touchant l'honnêteté dans les élections. L'élection de Richelieu a soulevé dans cette Chambre un débat assez long. Je regrette que mon honorable ami le député de Charlevoix (sir Rodolphe Forget) ne soit pas ici, car j'aurais aimé à lui poser une ou deux questions à l'égard de cette élection.

M. TURRIFF: Pourquoi n'est-il pas ici?

M. SINCLAIR: Nous avons un compte rendu d'un discours fait dans le comté par ce monsieur quelques jours avant le vote; un compte rendu publié, non pas ce que mon honorable ami le ministre des Travaux publics appellerait la presse reptile, terme qu'il applique à l'ensemble de la presse

libérale de ce pays, mais dans son propre journal, un reptile qui a nom "La Patrie". Il doit pouvoir reconnaître les mouchetures de ce reptile. Voici ce qu'il aurait dit:

Il a dit qu'il était venu, au nom du Gouvernement, à la prière de l'honorable M. Rogers, demander aux électeurs de Richelieu d'envoyer au Parlement un député qui fut sympathique à la présente administration.

Je ne voudrais venir ici, a-t-il dit, sans avoir eu du Gouvernement la promesse que vous auriez la cale de halage dont je vous ai parlé au banquet offert à M. Hazen. Elle vous a été promise, et je viens maintenant vous demander d'élire mon ami M. Morgan, pour que Sorel et le comté de Richelieu puissent progresser avec l'aide du Gouvernement.

Je me suis fait faire des promesses, non pas des promesses électorales, mais de vraies promesses et j'ai le plaisir de vous annoncer que, si M. Morgan est élu votre député jeudi, vous aurez la cale de halage dont vous avez un si grand besoin pour assurer à votre ville les progrès auquel elle a droit.

Ce que je veux établir, c'est que nous avons pu nous tromper en supposant que c'était le ministre des Travaux publics qui avait fait cette promesse au député en question. Il ne dit pas que ç'a été le ministre des Travaux publics. Il dit que celui-ci lui a demandé d'aller prier les électeurs de Richelieu d'élire un député sympathique au Gouvernement.

Mais quant il s'agit de la promesse de la chose réelle, il l'a obtenue, dit-il, non pas du ministre des Travaux publics, mais du Gouvernement. Il appartient au premier ministre de nous dire si on a bien fait pareille promesse, et il n'a pas encore abordé la question. Je désire en ce moment attirer son attention et lui faire remarquer que son partisan du comté de Charlevoix a déclaré qu'il avait obtenu cette promesse du Gouvernement, ce qui, je suppose, signifie non pas le ministre des Travaux publics mais le premier ministre. Il est possible que certaines personnes du comté de Richelieu pensent que le ministre des Postes est le Gouvernement ou que M. Armand Lavergne est le Gouvernement, mais nous tiendrons le premier ministre responsable de cette promesse, jusqu'à ce qu'il ait expliqué la chose et l'ait réglée avec son ami de Charlevoix.

L'amendement devant la Chambre est ainsi conçu:

Nous désirons représenter à Votre Altesse Royale, que lors des élections de Macdonald et de Richelieu des actes de nature à terroriser et à corrompre l'électorat ont été perpétrés avec la connivence de vos ministres, et qu'ils méritent la censure de cette Chambre".

Je prétends qu'il y a devant cette Chambre de nombreuses et fortes preuves, que ces irrégularités dans Richelieu et Macdonald ont été commises de connivence avec le Gouvernement. Nous avons la déclaration, la parole d'honneur d'un député responsable de cette Chambre, donnée à une assemblée publique des électeurs de Richelieu qu'il était autorisé par le Gouvernement à faire pareille promesse, et nous avons de nombreuses preuves d'irrégularités dans le comté de Macdonald. Comment le premier ministre traite-t-il ces choses? Que dit-il? Pour toute réponse, il lance quelques paroles en l'air au sujet d'une ancienne contetstation dans Huron-ouest. Qu'est-ce qu'a dit le ministre des Finances? Nous espérions que le ministre des Finances traiterait de ces questions d'irrégularités d'un point de vue élevé. Il est supposé être le sel du cabinet. Il est entré dans le cabinet, nous a-t-on dit, afin de lui donner un air respectable, et nous devrions supposer qu'un homme qui occupe un poste aussi élevé aurait dû avoir quelque chose à dire sur cette question, qu'il nous aurait déclaré que si le ministre des Travaux publics s'était réellement rendu coupable d'avoir machiné les choses épouvantables perpétrées dans le comté de Macdonald, il devrait remettre son portefeuille et qu'en sa qualité de ministre des Finances il ne siégerait plus au conseil, en compagnie de l'auteur de pareils actes. Il devrait le forcer de se disculper de ces irrégularités dans Macdonald, ou de donner sa démission. Mais que fait-il? D'un geste gracieux de la main il écarte toute la question, s'écriant: "Courage, le pire est encore à venir!"

Voilà qui est déjà assez mal; mais sans doute si ce Gouvernement reste encore pendant quelques années au pouvoir, la situation empirera. C'est une question que le peuple devra se charger lui-même de régler. Le ministre des Travaux publics est ici le chef des conspirateurs, et que dit-il? S'est-il défendu? Non, il accepte la responsabilité de toutes ces irrégularités. On a bien traité ces gens-là, dit-il, il le ferait encore, et, si faire se pouvait, il leur infligerait un bien plus grave châtiment". Voilà en somme à quoi se résume ses paroles. Il n'a pas exprimé de regret au sujet de ces actes honteux perpétrés au sein de sa province; il n'a pas dit qu'il s'efforcerait d'y remédier. De fait, un ou deux ministériels seulement ont élevé la voix contre ces abus. Le député de Peterborough (M. Burnham) a déclaré que c'était une fâcheuse affaire que ces irrégularités, et le dernier orateur (M. W. F. Maclean) les a plutôt condamnées. Mais sauf deux députés, pas un mot de blâme ne s'est fait entendre parmi les députés siégeant soit sur les premiers bancs, soit sur les derniers, contre les abominations commises durant l'élection de Macdonald. Les preuves accumulées contre le gouvernement du Manitoba sont écrasantes. On n'en saurait douter, le ministère de la Justice de la province du Manitoba a trempé dans la conspiration.

ourdie dans le but d'empêcher une loyale élection au comté de Macdonald. Les faits contre le Gouvernement fédéral sont, jusqu'à un certain point, secondaires, mais n'en sont pas moins concluants, à mon avis. On ne nie point que le ministre des Travaux publics ait fait acte de présence à Macdonald, qu'l était là sur place dirigeant la campagne. Il n'a pas nié qu'avant que quelques-unes de ces arrestations eussent été opérées, le ministre des Travaux publics ait dit qu'on avait fait une arrestation et que plusieurs autres suivraient. Le député d'Assiniboine (M. Turriff) a pertinemment demandé comment le ministre savait qu'il devait faire des arrestations s'il n'était pas dans le secret, ou s'il n'existait pas quelque projet de ce genre en vue d'arrêter les libéraux dans le comté. C'est tout à fait à contre-cœur que je me vois forcé de conclure que tout jury animé de sentiment de justice déciderait que ces agissements éhontés dans le comté de Macdonald ont été pratiqués de connivence avec ce Gouvernement, et je me propose de voter en faveur de l'amendement.

M. C. A. MUNSON (Northumberland-ouest): A l'instar de tous les autres jeunes membres de cette Chambre, je sollicite son indulgence. Elu par les citoyens de Northumberland-ouest, j'ai mission de représenter leurs intérêts ici et, dans la faible mesure de mes forces. je vais essayer de répondre à quelques arguments formulés par un certain nombre de nos collègues qui ont pris la parole au cours de ce débat. On a longuement péroré au sujet de l'élection de Macdonald, et si j'aborde tout d'abord ce sujet, c'est que cette question est la dernière venue sur le tapis. A mon avis, on n'a pas produit de preuves assez authentiques pour qu'on y attache la moindre importance. Tout d'abord, il existe des déclarations sous serment, faites de part et d'autre, dans lesquelles sont exposés certains détails relatifs à des actes exercés en contravention avec la loi des élections.

Nous discutons ce soir un amendement sur lequel, à mon avis, devrait rouler le débat, mais il est d'usage, paraît-il, d'accorder aux députés en pareilles circonstances une grande latitude. En tous cas, je constate que les membres ont parlé de tout, depuis le partage des grosses recettes de la compagnie du Pacifique-Canadien, jusqu'aux prétendus actes de corruption dans les élections de Macdonald et de Richelieu.

On a longuement discuté les actes de corruption exercés par l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers). Il a été allégué par l'honorable député qui m'a précédé (M. Sinclair) que le ministre des Travaux publics a fait acte de présence à Macdonald, qu'il a pris part aux élections, qu'on y a exercé la corruption, et que, par conséquent le ministre est responsable. Il y a eu de la corruption dans Northumberland-ouest, le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) était là, faisant de son mieux pour élire les candidats qui défendaient sa cause. Je ne voudrais pas affirmer que le chef de l'opposition s'est rendu coupable de corruption par le fait qu'il est venu dans Northumberland-ouest, seulement j'aurais tout autant droit de dire qu'il a commis des irrégularités criantes, que ces honorables messieurs sont autorisés à affirmer que mon ami, le ministre des Travaux publics, s'est rendu coupable de corruption dans Macdonald.

Cet amendement se présente à moi d'une manière très singulière. Il se peut que je n'aie pas l'expérience voulue pour lui donner sa légitime interprétation; seulement je sais qu'il se résume à un vote de déchéance du Gouvernement. La demande faite par le chef de l'opposition, d'amender l'adresse en réponse au discours du trône en y insérant les mots qu'il propose, n'est pas, à mon sens, conforme à la réputation dont il a toujours joui. J'étais absent de cette Chambre lorsqu'on a proposé l'amendement, mais je me trouvais avec un certain nombre de collègues, parmi lesquels des libéraux, lorsqu'on en donna lecture, et tous, nous avons souri; l'un de nous faisait cette remarque: " Est-ce là tout?—remarque qui exprime à peu près parfaitement le point capital de l'amendement.

Nos collègues et surtout le député de Carleton (N.-B.), (M. Carvell), ont longuement parlé sur la manière dont s'est conduit le ministre des Travaux publics. Lorsque le ministre a déclaré qu'il renverrait des détectives, s'il y avait une autre élection, une indicible expression d'horreur envahit la physionomie de ce collègue. Il doit avoir une terrible peur des détectives. Pourquoi serait-il effrayé de voir venir dans son comté des détectives? Représentants de la loi, gardiens de la paix, pourquoi donc ne leur serait-il pas permis d'aller dans n'importe quel comté? N'est-il pas du devoir du Gouvernement de veiller à ce que tout se passe comme il faut? Quant à l'arrestation de ces jeunes gens, tous ceux qui ont lu ces affidavit savent qu'elle était motivée. Qu'il existât des raisons suffisantes pour les condamner, je l'ignore, car ils n'ont pas été poursuivis, mais il faut dire ceci, c'est que pendant ces luttes électorales, des individus viennent du dehors sous de faux noms, et d'autres surgissent et font le serment que ces gens venus du dehors ont commis des actes de corruption en leur demandant de voter pour leur candidat et en leur offrant de l'argent et du whisky. Cela a été affirmé sous serment.

Qu'y a-t-il au fond de tout cela? Rien qui permette de le crier sur tous les toits. Il n'existe pas dans le Dominion tout entier un seul comté où il ne se soit commis des

irrégularités, plus ou moins graves, mais le fait même que les députés de la gauche poussent de pareils cris au sujet de ces prétendues irrégularités durant l'élection de Macdonald prouve qu'ils sont bien à court d'arguments.

J'ai été quelque peu amusé d'entendre la discussion qui s'est élevée relativement à la politique du gouvernement Laurier pendant les quinze années de son règne. Comme ils dévoraient des yeux les magnifiques excédents qu'ils avaient amoncelés par le fait que la politique Laurier était encore en vigueur! Quelle est cette politique Laurier? Mais c'est la vieille politique Nationale inaugurée par sir John A. Macdonald, en 1878. On a pour ainsi dire imposé les mêmes droits sur les marchandises qui entrent dans le pays. Sir John Macdonald, lorsqu'il inaugura cette politique, prédit exactement ce qui arriverait. Les manufactures naquirent, le commerce et l'industrie se développèrent dans un élan spontané, les chemins de fer se construisirent et le gouvernement Laurier arriva juste à temps, à un moment de légère dépression, pour profiter de tout ce qu'avait fait sir John Macdonald. Les remarques que nous entendons ici sur la politique du gouvernement Laurier seraient presque suffisantes à faire tressaillir dans son tombeau sir John Macdonald et Alexander Mackenzie aussi. Lorsque l'ancien gouvernement raccommoda le tarif Macdonald, à quoi se totalisa cette réfection? On remania quelques item, ici et là, selon les besoins du moment, mais il se cramponna avec l'énergie du désespoir à la vieille politique Nationale et nous l'avons aujourd'hui dans sa forme première, presque telle que sir John Macdonald nous la légua.

J'ajouterai encore quelque chose à propos de cet amendement. Le très honorable leader de l'opposition a dit en effet que les ministres ont été de connivence dans les irrégularités qui se sont produites à Macdonald. Il ne dit pas si tous ont été de connivence, mais il dit: "les ministres". Je suis certain qu'il n'a pas voulu parler de l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) qui était alors je crois en Angleterre et il ne pouvait pas s'agir de lui. Il n'a pas voulu parler des autres ministres qui n'étaient pas à Macdonald. Ils ne pouvaient pas conniver à longue distance très facilement. Le très honorable leader se retranche derrière les lignes de Torres Vedras. Il ne dit pas clairement: Je vais déposer une plainte contre ces ministres, je vais les citer devant le comité des privilèges et élections et je mettrai mon siège en jeu si je ne prouve pas mon accusation, comme il devrait le faire d'après les règles du Parlement. Il ne ressemble pas à ce membre de la Chambre qui il y a un an environ a fait des accusations distinctes et les a prouvées à la satisfaction de tout le monde. Non, il se maintient dans les lignes de Torres Vedras. J'avais cru que les lignes de Torres Vedras étaient des retranchements défendant Lisbonne et dans lesquels le duc de Wellington avait maintenu ses forces, mais en écoutant le très honorable leader de l'opposition, par l'expression lignes de Torres Vedras, on veut parler de toute place où il y a un bourbier dans lequel on peut s'accroupir et prendre une poignée de boue pour la jeter sur toute personne qui passe dans le voisinage.

Pendant ce débat, des honorables députés de l'opposition ont parlé pendant des heures et il me semble qu'il y a eu trop de temps perdu et que les affaires du pays ont été trop négligées. Je n'ai voulu parler que pendant quelques minutes et si j'ai été si réservé c'est que je suis un nouveau membre et je sais que les anciens ne considèrent pas d'un bon œil un orateur qui parle jusqu'à les faire mourir d'ennui. Je crois que les membres de l'opposition pourraient trouver à mieux employer leur temps qu'à essayer de calomnier d'une façon indécente la belle renommée du Gouvernement, comme ils ont essayé de le faire au cours de la semaine dernière. Je remercie la Chambre de l'attention qu'elle m'a accordée.

M. C. A. MUNSON.

M. J. DEMERS (Saint-Jean-et-Iberville): (texte): Monsieur l'Orateur, comme l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Munson), ce n'est pas mon intention en me levant d'être long. La discussion sur l'adresse dure déjà depuis plusieurs jours et il y a peu à ajouter d'un côté comme de l'autre. Cependant, comme le discours du trône nous communique l'intention du Gouvernement de soumettre à cette Chambre un projet de refonte de la loi des banques pendant cette session, je profite de l'occasion pour exprimer mes vues sur cet important sujet auquel je me suis intéressé depuis plusieurs années, bien que je n'entende pas limiter mes observations à ce seul paragraphe du discours du trône. J'espère aussi que le fait que je m'adresse à cette Chambre en français ne m'attirera pas les reproches de certain journaliste qui semble croire que le droit de parler cette belle langue française n'entraîne pas avec lui l'exercice de ce droit, car je suis bien convaincu qu'il a réfléchi depuis la remarque malveillante qu'il a faite dans un journal d'Ottawa à l'endroit de l'honorable député de Vaudreuil, et qu'il a dû revenir à de meilleurs sentiments.

La nécessité de refaire notre loi des banques, du moins en partie, est de première importance; l'action du Gouvernement est attendue avec anxiété, et j'ajouterai que, à moins que les réformes que l'on apportera ne soient d'un caractère radical, de façon à révolutionner le système sous plusieurs rapports, elle ne donnera pas satisfaction.

Au chapitre des actionnaires, par exemple, il faudrait légiférer de manière à écarter la possibilité d'actionnaires fictifs et n'agissant que comme prête-noms. Les porteurs d'actions devraient être des actionnaires de bonne foi, et pour y arriver, le Parlement devrait décréter qu'ils ne pourront le devenir qu'après avoir été acceptés par le bureau de direction, sauf dans le cas de succession. Il est vrai que tout le monde, avec ce système, ne pourrait pas devenir actionnaire de nos banques, mais tout le monde ne doit pas non plus, pouvoir jouer avec l'épargne populaire.

Nous ne serions pas ainsi exposés à constater fréquemment l'insolvabilité de bon nombre d'actionnaires comme la chose arrive, hélas! si souvent avec les résultats des plus désastreux pour les déposants. Puis, les actionnaires devraient être tenus plus au courant des opérations. Je suggérais, l'an dernier, d'obliger le président ou le gérant général à soumettre aux actionnaires, à l'assemblée annuelle pour l'élection des directeurs, un état des transactions du moment qu'elles excèdent un certain montant, mentionnant les crédits accordés aux clients, les considérations qui ont déterminé ces avances, les garanties détenues par la banque, et pourquoi les intéressés ne seraient-ils pas mis au courant de tout cela dans les banques comme dans le cas de prêts entre particuliers. Quel est l'homme d'affaire qui prête sans être parfaitement renseigné sur la solvabilité de son emprunteur?

Peut-être me répondra-t-on que l'actionnaire a pour se renseigner les rapports de la banque. Parlons-en de ces rapports. Quel est l'honorable député de cette Chambre qui pourrait juger de la situation financière d'une banque, de la valeur et de la sagesse de son administration, à la lecture de ses rapports? Combien ne s'est-il pas présenté de cas où des banques ont fait pendant des années des rapports faux ou trompeurs dont la fausseté n'a été reconnue qu'avec la faillite de ces institutions? Pourquoi? Parce que ces rapports ne valent rien au point de vue de l'appréciation de la situation financière des banques.

Peut-être me dira-t-on aussi que les actionnaires peuvent prendre les informations qu'ils désirent. Mais ceci n'assure pas qu'ils le feront, tandis que par le système que j'indique, leur attention sera forcément éveillée et ce n'est que par ce moyen que l'on assurera un choix judicieux de directeurs, tandis qu'aujourd'hui l'actionnaire vote aveuglément et doit se reposer uniquement sur la confiance qu'il peut avoir en telle et telle personne.

Mais ceci ne serait pas encore suffisant, bien entendu.

Je dis au Gouvernement que la question de la revision de la loi des banques est une des plus importantes et des plus délicates que nous ayons à traiter.

Les banques sont établies par le Gouvernement dans un but d'intérêt public et de même qu'il préside à leur formation, ainsi il doit voir à leur bon fonctionnement, il doit les surveiller, et j'ajouterai que le peuple attend des dispositions qui assureront une surveillance plus effective de sa part. Il est élémentaire qu'une telle surveillance est nécessaire, et aussi le législateur a-t-il recherché les moyens d'y parvenir, mais malheureusement, sans succès. Les rapports que l'on exige sont, comme je l'ai dit, absolument insuffisants et insignifiants, puisque les faillites se succèdent les unes après les autres sans qu'on les ait prévues même la veille. C'est-à-dire que le moyen —le seul établi par la loi pour renseigner sur l'état de nos banques—est inefficace.

Devant la nécessité reconnue d'une surveillance pratique par le Gouvernement et l'inefficacité du système actuel pour atteindre ce but, il est de notre devoir de rechercher d'autres moyens et j'aurais confiance en la création d'un système d'inspection par le département des Finances. Je crois aussi que le sentiment public en faveur de l'inspection est très prononcé, qu'un tel mouvement de la part du Gouvernement est attendu.

Je soumets à cette Chambre que cette réforme aurait l'effet de créer chez le peuple un sentiment de confiance qui assurerait la stabilité de nos banques et la prospérité de notre commerce, de nos industries.

Il ne faut pas nous le cacher—et je regrette infiniment d'être obligé de le dire—que le peuple manque de confiance dans nos institutions financières et le département des Postes a dû s'en apercevoir par le nombre considérable de dépôts dans ses caisses d'épargne. Ce manque de confiance, il faut nous appliquer à le faire disparaître, dussions-nous pour cela établir la banque d'Etat, dont les caisses d'épargnes sont peut-être le premier jalon.

Il faut pour l'avenir de notre pays que la vieille expression "c'est bon comme la banque" reprenne toute sa signification.

Ce ne serait d'ailleurs pas une chose nouvelle que cette inspection, puisque le système existe déjà et depuis longtemps dans plusieurs pays où il a donné les meilleurs résultats.

Je dis donc au Gouvernement qu'une refonte pure et simple de notre loi des banques ne saurait donner satisfaction au peuple, il faut des réformes substantielles, énergiques, et je crois que c'est mon devoir, à cause de l'intérêt que j'ai porté à cette question dans le passé, de faire ici à ce moment de la session mes modestes observations.

Je passerai maintenant, monsieur l'Orateur à une autre partie du discours du Trône. Nous y lisons que le Canada jouit d'une prospérité extraordinaire. Nous sommes tous d'accord à reconnaître cette prospérité, bien que nous différions sur les cau-

ses qui l'ont produite. Il y a un autre point sur lequel nous devrions tous nous entendre, c'est que cette prospérité ne dépend pas du Gouvernement actuel; car enfin qu'a-t-il fait pour l'aider? A-t-il retouché le tarif? A-t-il élevé ou abaissé les droits de douanes? A-t-il construit ou édifié quelque chose? Je ne veux pas lui faire un trop grand reproche de n'avoir rien fait puisqu'il n'est aux affaires que depuis un an, mais je m'oppose à ce que l'on chante ses louanges et à ce qu'on lui attribue des mérites qu'il n'a pas, à la connaissance de tous.

Donc, la prospérité actuelle n'est pas l'œuvre de ce Gouvernement.

L'honorable député de Chambly-Verchères (M. Rainville) en fait remonter la source à Cartier et à Macdonald, à la grande politique Nationale. Hélas! les faits se chargent de le confondre et il n'y a pas dans cette Chambre un seul député, y compris le premier ministre, qui ne se rappelle la faillité de la politique Nationale qui a conduit le pays à la ruine. Il n'y a pas un député qui ne se rappelle cette période lamentable de notre histoire pendant laquelle notre population désertait le pays pour aller chercher chez nos voisins le pain quotidien qu'on ne pouvait plus trouver ici, au Canada, — danger d'annexion autrement considérable qu'un traité de commerce,— lorsque, en 1896, le peuple fatigué de l'incurie et de l'incapacité du gouvernement conservateur, fatigué de cette politique dite Nationale créée pour quelques privilégiés, chargea le parti libéral de l'œuvre de régénérer, de sauver le pays. Cette œuvre, le parti libéral l'a accomplie. C'est à lui à qui nous devons en grande partie l'extraordinaire prospérité dont nous jouissons.

La politique Nationale n'était pas suffisante pour opérer la transformation, il fallait autre chose et les principaux facteurs de notre prospérité furent la préférence accordée à l'Angleterre, la politique d'immigration, le creusement de nos canaux et de nos grandes voies de navigation, la construction du Transcontinental, l'établissement d'un système parfait de compartiments frigorifiques à bord des bâtiments marchands, l'établissement des droits de douane sur environ 150 articles de première nécessité.

Et c'est depuis et à cause de ces actes du gouvernement libéral, joints à l'action de la Providence, que nous jouissons de cette prospérité phénoménale que nous ne cessons de chanter. Le Canada devint un pays connu sous l'administration libérale, un pays important sous l'administration libérale, placé sur des bases solides par l'administration libérale, puisque l'administration actuelle n'a rien fait encore qui ait pu avoir une influence quelconque sur notre situation économique et que, à l'avènement au pouvoir du parti libéral, nous étions dans un état de gêne, de marasme, voisin de la misère.

Nous avons donc lieu de ce côté-ci de la Chambre de nous réjouir d'une façon toute particulière de cette allusion à la prospérité du pays.

Quant à cette partie du discours du Trône qui traite de l'aide raisonnable et nécessaire à la défense navale de l'empire, comme tous les députés de cette Chambre, je ne trouve rien d'assez explicite, d'assez précis, pour me permettre de discuter l'attitude du Gouvernement.

Mais ce qui me surprend c'est de voir un député dans cette Chambre qui accepte d'avance toute politique que pourra présenter le Gouvernement, surtout quand depuis des mois, nous savons d'une façon officieuse, par les organes du Gouvernement et par la démission de l'ancien ministre des Travaux publics que la politique du Gouvernement consiste à donner à l'Angleterre une contribution immédiate de quelque trente millions et que ce député était, avant le 21 septembre 1911, le champion du statu quo et du plébiscite et faisant partie de ce groupe appelé "Mouvement" qui dénonçait avec la dernière violence non seulement la marine canadienne, mais aussi, pour me servir de leurs propres termes, "la politique encore plus néfaste du chef du Gouvernement actuel."

Pour être mieux compris, je citerai plutôt des extraits de quelques-uns des comptes rendus des nombreuses assemblées nationalistes dont le député de Chambly-Verchères était l'un des orateurs les plus convainquants sinon les plus convaincus, et je puiserai mes citations dans "Le Devoir", organe attitré de ce mouvement.

Voici ce que nous lisons dans le "Devoir" du 21 février 1910. Rapport de l'assemblée tenue à Longueuil le 20 février 1910, résumant le dicours de l'honorable député de Chambly-Verchères, alors simple orateur nationaliste:

"Ne serai-til pas mieux, dit M. Rainville, d'employer notre argent à ouvrir des voies nouvelles à la colonisation en construisant des chemins de fer, en creusant le canal de la baie Georgienne, en outillant nos ports de Montréal, Sorel, Québec, Saint-Jean et d'ailleurs".

Et ce qui le choquait

"C'est que le moment critique venu, le Roi câblerait au Gouverneur et douze heures après, les vaisseaux, nos vaisseaux, prendraient la haute mer".

Et que Laurier voulait

"Une marine mise à la disposition de l'amirauté anglaise, laquelle s'en servirait quand et comme bon lui semblerait".

Et nous ne devions rien à l'Angleterre car

"Nos droits ont toujours été méconnus par la mère patrie".

Assemblée du 23 mars 1910, à Montréal. Toujours le "Devoir" rapportant le discours de l'honorable député de Chambly-Verchères.

"Il flétrit la conduite ignoble des journaux qui, à la solde des lords anglais qui ne veulent pas soutenir la suprématie anglaise de leurs deniers, poussent les citoyens des colonies à payer la note, les frais d'entretien de la marine anglaise".

Assemblée de Chambly, 28 août 1910. Toujours le "Devoir" rapportant le discours de l'honorable député de Chambly-Verchères.

"M. Jos. Rainville succède à M. Ducharme. Il veut savoir si son auditoire sait pourquoi Ottawa nous a affligés de la loi de la marine? Pourquoi aussi M. Borden s'est allié à M. Laurier sur cette question, comme sur tant d'autres? Le chef de l'opposition à Ottawa est la mascotte de sir Wilfrid. Chaque fois que Laurier a voulu faire un mauvais coup, il a trouvé Borden prêt à l'assister".. .. .. .

Je vais vous définir les trois attitudes qui ont été prises en Chambre par MM. Laurier, Borden et Monk...

M. Laurier veut à tout prix une marine qui sera impériale en temps de guerre, et canadienne en temps de paix. M. Borden, au lieu d'une marine, voulait que nous donnions immédiatement une contribution de 25 millions à l'Angleterre. M. Monk a demandé que, avant qu'il soit fait quoi que ce soit par la Chambre, à propos de ce projet, le peuple fût consulté (app.)...

La première chose que l'on doit attendre d'un homme politique c'est qu'il prêche au pouvoir ce qu'il a prêché alors qu'il était dans l'opposition. Les ministériels d'aujourd'hui ne sont pas ceux d'il y a quatorze ans, ce ne sont pas ceux d'il y a 10 ans, ce ne sont pas même ceux d'il y a deux ans. C'est pourquoi nous vous demandons de les chasser du pouvoir. Si jamais notre parti prend la tête des affaires de ce pays, moi pour un, je vous promets de rester fidèle à mes principes d'aujourd'hui. Et si le contraire arrivait, eh bien! je demande à ceux qui nous auraient élever au pouvoir de nous en chasser.

En présence de ce discours et constatant que l'honorable ministre de revenu de l'Intérieur continue à faire partie du cabinet Borden, je suis obligé, malgré les indices contraires, de penser que la contribution n'est pas la politique du Gouvernement, et ce qui me confirme dans cette idée, c'est l'entrée toute récente dans le ministère de l'honorable secrétaire d'Etat (M. Coderre) qui, lui aussi, en 1910, faisait à mes électeurs l'honneur d'une visite, dans la belle paroisse de Saint-George d'Henryville.

Quels sont les principes, les idées de l'honorable ministre sur l'importante question de la contribution au maintien de la suprématie navale de l'Angleterre. Nous les trouverons dans cette citation du résumé de son discours à l'assemblée de la Longue-Pointe, le 2 août 1910, tel que rapporté toujours dans le "Devoir".

Des orateurs parcourent les comtés de la province pour blâmer, non seulement le Gouvernement, qui a voté le bill de la marine, mais aussi bien l'opposition conservatrice fédérale qui appuyait un projet plus néfaste encore...

Nous nous rallions aux principes de M. Monk, refusant de contribuer en hommes ou en argent, aux guerres de l'empire, avant que le peuple ne se soit prononcé—et nous croyons que c'est cette attitude qui est patriotique et non celles du Gouvernement et de l'opposition. (App.).

M. MARTIN (Ste-Marie): Ce n'est pas le député d'Hochelaga qui dit cela?

M. DEMERS: Certainement.—Je continue: C'est toujours M. Coderre qui parle:

En 1776 et en 1812, nos ancêtres ont défendu leur pays, nous serions prêts, nous aussi à repousser une invasion, mais nous refusons d'aller nous battre pour des motifs que nous ignorons ou que nous ne connaissons que trop, tel celui de la guerre sud-africaine provoquée par les intérêts financiers des spéculateurs...

Et nous sommes convaincus que si les électeurs pouvaient se prononcer, la majorité repousserait le bill du Gouveernement et, aussi bien, le projet Borden.

Je serais bien tenté aussi de rappeler à l'honorable député de Dorchester qui, lui aussi, est venu faire une visite dans mon comté, quelques-uns de ces discours où il parlait de la guenille bleue ou rouge, mais je réserve cela pour une autre occasion.

Un mot maintenant de l'amendement proposé par le très honorable chef de l'opposition et je termine. Il résulte de tout ce que nous avons entendu sur les agissements dans l'élection de Macdonald et de Richelieu, qu'un système d'intimidation et de terreur y a été pratiqué et que l'on a essayé d'entraver, par tous les moyens possibles, la liberté des citoyens dans l'exercice de l'un des droits les plus précieux. Il convenait, au point de vue de la bonne réputation du Canada, qu'un protêt solennel fût enregistré, et c'est avec satisfaction que je voterai en faveur de l'amendement.

M. FORGET propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à minuit.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 3 décembre 1912.

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

1re LECTURE

De divers bills d'intérêt privé:

Le 1er (n° 13), déposé par M. Knowles, tendant à constituer en corporation la compagnie générale de prêts du Canada;

Le 2e (n° 14), déposé par M. Currie, concernant la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada;

Le 3e (n° 15), déposé par M. Currie, concernant la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Pacifique;

Le 4e (n° 16), déposé par M. McKay, concernant la compagnie des embranchements du Grand-Tronc du Pacifique;

Le 5e (n° 17), déposé par M. Knowles, tendant à constituer en corporation la Northern Empire Life Assurance Company;

Le 6e (n° 18), déposé par M. Pardee, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer Ontario-Michigan;

Le 7e (n° 19), déposé par M. Fripp, relatif à la compagnie dite "Ottawa Terminals Railway Company";

Le 8e (n° 20), déposé par M. L'Espérance, concernant la compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario.

LE RESTAURANT DES CHAMBRES.

Le très hon. R. L. BORDEN propose:

Que MM. Boyce, Clarke (Essex), Chisholm (Inverness), et Sharpe (Lisgar), soient nommés pour aider M. l'Orateur dans la direction du restaurant, en ce qui concerne l'intérêt des Communes, et pour agir comme membres d'un comité mixte des deux Chambres relatif au restaurant, et qu'un message soit adressé au Sénat pour lui faire part de cette nomination.

(Adopté.)

LES IMPRESSIONS DU PARLEMENT.

Le très hon. M. BORDEN propose:

D'envoyer au Sénat un message informant Leurs Honneurs que cette Chambre s'unira à eux pour former un comité mixte des deux Chambres relatif aux impressions du Parlement; et que les membres du comité permanent des impressions, savoir: MM. Beattie, Bickerdike, Bowman, Brabazon, Brouillard, Cardin, Chabot, Clark (Bruce), Clarke (Wellington), Currie, Douglas, Elliott, Graham, Lavallée, L'Espérance, Martin (Montréal, Sainte-Marie), Middlebro, Murphy, Nantel, Nicholson, Roche, Stevens, Verville, White (Victoria) (Alta), et Wilson (Wentworth), agiront au nom de cette Chambre comme membres dudit comité mixte des impressions du Parlement.

(Adopté.)

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT.

Le très hon. M. BORDEN propose:

D'envoyer un message au Sénat informant Leurs Honneurs que cette Chambre a nommé un comité composé de MM. Béland, Blondin, Borden, Boyer, Broder, Clark (Bruce), Crothers, Doherty, Emmerson, Foster (Torontonord), Laurier (sir Wilfrid), Lemieux, Lewis, Meighen, Pardee, Pelletier et Pugsley, pour aider M. l'Orateur dans l'administration de la bibliothèque du Parlement, en ce qui concerne les intérêts de cette Chambre, et pour agir comme membres d'un comité mixte des deux Chambres relatif à la bibliothèque.

(Adopté.)

DIFFEREND ENTRE PATRONS ET OUVRIERS AUX ACIERIES D'ALGOMA.

M. VERVILLE: Je demanderai à l'honorable ministre du Travail (M. Crothers) s'il a reçu quelque renseignement ou s'il lui a été fait quelque représentation au sujet du lockout qui règne en ce moment aux aciéries de l'Algoma, au Sault-Sainte-Marie.

L'hon. M. CROTHERS (ministre du Travail): Je n'ai rien reçu à ce sujet, ni des patrons ni des employés.

SUITE DU DEBAT SUR L'ADRESSE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de M. Rainville tendant au vote d'une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en réponse au discours d'ouverture de la session, et sur l'amendement de sir Wilfrid Laurier.

Sir RODOLPHE FORGET (Charlevoix): Monsieur l'Orateur, les membres de la gauche ont dit tant de choses de l'amendement déposé par le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), en ce qu'il a trait à l'élection de Richelieu, qu'il me sera bien permis, me trouvant ici, de faire quelques observations. Ceux d'entre nos adversaires qui ont adressé la parole sur ce sujet n'en savent que fort peu de chose: ils se sont tout simplement inspirés du discours de leur chef. Parlant de l'élection de Richelieu, ce dernier a dit:

J'accuse de nouveau le ministre des Travaux publics devant le tribunal du Parlement d'avoir tenté de corrompre les électeurs de Richelieu. J'en prends à témoin un membre de cette Chambre, le représentant de Charlevoix (sir Rodolphe Forget)..

Je me suis rendu à l'invitation.

. . . et j'affirme, me fondant sur la parole même de cet honorable député, que le ministre des Travaux publics l'a envoyé dans Richelieu pour qu'il tentât de corrompre le corps électoral. Ce n'est pas moi qui parlerai; j'emprunterai les propres paroles de sir Rodolphe Forget, reproduites par la "Patrie", un journal bien disposé envers le ministère, et surtout envers le représentant de Charlevoix. Celui-ci vint à Sorel, chef-lieu du comté de Richelieu et il y tint une assemblée. Et voici ses paroles, telles qu'elles sont reproduites dans son propre journal, la " Patrie ".

Que je sois propriétaire de la " Patrie", je le nie. Je n'ai pas, je n'ai jamais eu cinq sous d'intérêt dans la publication de ce journal. Si le chef de l'opposition n'ajoute pas foi à ma parole, qu'il s'informe auprès du sénateur Dandurand, son ami de cœur, qui fut directeur de "La Patrie"; s'il daigne le faire, il se convaincra que ce que je dis en ce moment est vrai.

Le très honorable député m'accuse d'avoir agi comme fondé de pouvoir de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers). Je tiens à affirmer ici que le minitre des Travaux publics n'a eu à s'occuper en aucune façon, ni directement ni indirectement, de l'élection de Richelieu. Je n'étais pas son fondé de pouvoir, mais je me suis transporté dans la circonscription à la demande de mon ami, M. Morgan, à qui je dois de la reconnaissance pour ce qu'il a fait pour moi dans le comté de Montmorency lors de l'élection de 1911.

A mon arrivée dans Richelieu, je constatai que la plupart des représentants de la province de Québec à la Chambre des communes et les gros bonnets rouges de

Saint-Hyacinthe, de Nicolet, de Québec et de Trois-Rivières s'y trouvaient déjà. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, il y avait là, le mardi, le député actuel de Richelieu (M. Cardin) et les honorables représentants de Beauce (M. Béland), de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier), de Deux-Montagnes (M. Ethier), de Montcalm (M. Lafortune), de Bagot (M. Marcil) et de Trois-Rivières (M. Bureau). Je dois ajouter que la veille du scrutin le député de Trois-Rivières arrivait à la tête d'un groupe de 210 personnes enrubannées de rouge et portant le portrait du chef de l'opposition, ce qui, on le sait, est contraire aux dispositions de l'article 260 de la loi des élections fédérales. Ceux-là n'étaient pas des fondés de pouvoir, mais il étaient pleinement autorisés à acheter, vendre et livrer.

J'arrivai le lundi, à une heure avancée de la nuit. Je regrette de ne pas m'être trouvé là le dimanche, parce que le résultat de l'élection eût été différent.

Des VOIX: Pourquoi?

Sir RODOLPHE FORGET: Parce que si je m'étais trouvé là le dimanche, j'aurais comme firent les députés libéraux, adressé la parole aux électeurs de la campagne à l'issue de la messe; et je suis certain que ma manière de discuter les questions politiques aurait apporté la conviction dans leur esprit.

Par intimidation on entend, si je ne me trompe, le fait de tenter d'empêcher quelqu'un de voter, mais non d'engager un électeur à voter pour un parti ou l'autre, puisque l'élection se faisant au scrutin secret, l'électeur qui se présente au bureau de vote se trouve à l'abri de toute indiscrétion pour faire sa croix sur son bulletin, et est libre de voter pour le candidat de son choix.

Qu'on me permette de faire observer que jamais les électeurs du comté de Richelieu n'ont voté en aussi grand nombre qu'à la dernière élection partielle. En septembre 1911, le nombre de bulletins déposés était de 4,012; il fut de 4,060 à l'élection d'octobre de 1912. Je ferai aussi observer qu'à l'exception de la ville même de Sorel et de Saint-Joseph de Sorel, où le Gouvernement actuel a gardé à son emploi nombre d'ouvriers libéraux, nous avons obtenu la majorité des suffrages partout. L'honorable député de Richelieu a été élu par 241 voix; or, Sorel et Saint-Joseph de Sorel lui ont donné une majorité de 302 voix.

On parle d'intimidation, mais est-ce l'intimidation que je pratiquais quand je disais aux 4,000 personnes à une assemblée tenue dans le comté: "Messieurs, je tiens à ce que vous votiez. Je tiens à ce que vous votiez soit pour M. Cardin, soit pour M. Morgan. Le scrutin est secret. Quand vous aurez terminé votre journée de travail et gagné votre argent, allez voter comme bon vous semble." De plus, en qualité de président de la compagnie Richelieu, dont le bureau central est à Sorel, je n'hésitai pas à dire publiquement: "Si quelque contremaître cherche à entraver l'un de vous dans l'exercice de son droit de suffrage, qu'on me le fasse savoir: il sera destitué sans retard." Les contremaîtres sont pour la plupart de bons libéraux qui m'ont fait une guerre acharnée.

J'aborde maintenant la question fameuse de la cale de halage. Depuis 1906, tous les libéraux qui ont visité Sorel sous le régime Laurier ont promis cette cale de halage. Feu M. Tarte, qui avait fait dresser des plans, l'a promise, ainsi que feu M. Préfontaine, qui avait fait faire les rouleaux, M. Bruneau, actuellement juge, M. Lanctôt, ci-devant représentant de cette circonscription. Qu'on me permette de dire à la gauche que, quand cette entreprise a été promise cette fois-ci, elle ne l'a pas été par le ministre actuel des Travaux publics (M. Rogers), mais par son prédécesseur, le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk). Cette promesse a eu lieu à un banquet offert sans motifs politiques par les ouvriers de Sorel qui y ont assisté au nombre de huit cents.

De plus, la promesse est antérieure à la lettre de convocation des électeurs au moins trois semaines auparavant, et dans les circonstances suivantes. Le président de la chambre de commerce de Sorel présidait ce banquet auquel assistaient plusieurs membres de l'association. Le président de la chambre de commerce, un excellent libéral, a pris à dessein la parole pour dire qu'il profitait de la présence de deux ministres, les plus intéressés aux affaires de Sorel—le ministre de la Marine (M. Hazen) et le ministre des Travaux publics (M. Monk)—pour leur demander s'ils ne promettraient pas la cale de halage qui était d'une nécessité absolue—et le représentant de Richelieu ne niera pas qu'elle fût indispensable. Ainsi le président libéral de la chambre de commerce demandait une promesse. J'étais assis au côté du représentant de Jacques-Cartier qui se tourna vers moi et me demanda: "Que coûtera l'entreprise et est-elle absolument nécessaire?" Je répondis: "Elle coûtera à peu près $200,000 ou $250,000 et elle est indispensable".

A ce moment-là, l'honorable député (M. Monk) prit la parole et promit de s'employer à obtenir la construction de cette cale de halage qui, personne ne l'ignore, ne sera pas seulement utile aux habitants de Sorel mais profitera à la population entière.

Le soir où j'ai pris la parole à Sorel, pendant l'élection, j'ai appris que l'honorable député avait remis son portefeuille des Travaux publics et le bruit courait que le représentant de Winnipeg (M. Rogers)

recevrait ce portefeuille. Quelques-unes des personnes présentes vinrent me dire: "Maintenant que M. Monk a démissionné, adieu la cale de halage". Je leur répondis que tel n'était pas mon avis. Voici ce que j'ai dit à Sorel: "J'apprends à l'instant même que M. Monk a remis son portefeuille, mais vous pouvez être certains que si M. Rogers, ou n'importe qui, le remplace, il tiendra la promesse faite par son prédécesseur. Connaissant M. Rogers, comme je le connais et sachant qu'il est si bien disposé envers la province de Québec . . . (Exclamations à gauche.) Cela se conçoit aisément puisque l'honorable ministre (M. Rogers) est natif de la province de Québec.

" Je crois", ai-je dit, "que M. Rogers tiendra certainement la promesse faite par son prédécesseur, mais la certitude sera plus grande si vous élisez. . . (Interruptions.) Oui, j'ai dit: "Si vous élisez mon ami M. Morgan, toute la députation conservatrice de la province de Québec appuiera la demande d'une cale de halage, et nous nous rendrons auprès du ministre des Travaux publics pour lui présenter cette requête approuvée par votre chambre de commerce". Le représentant de Saint-Jean (M. Pugsley), qui n'était pas là et qui, j'en ai la conviction, ne connaît pas le premier mot de la question, disait l'autre soir devant la Chambre:

Nous admettons tous, je crois, que pas un homme public n'a le droit de faire des déclations comme celles que l'honorable député de Charlevoix a faites, à moins d'en avoir reçu l'autorisation du ministre des Travaux publics. Les journaux rapportent qu'il a réellement fait ces promesses. Des membres de cette Chambre l'ont entendu.

M. LEMIEUX: J'étais présent.

Sir RODOLPHE FORGET: Je demande au représentant de Rouville s'il peut affirmer qu'il était présent ce lundi-là, dans la soirée.

M. LEMIEUX: J'étais présent à Sorel lorsque l'honorable député (sir Rodolphe Forget) a adressé la parole la veille de l'élection. Une réunion a eu lieu dans la salle municipale et j'ai entendu mon honorable ami faire la promesse dont il est question dans le discours du chef de l'opposition. Quatre ou cinq autres membres de la Chambre ont aussi entendu ses paroles.

Sir RODOLPHE FORGET: Le représentant de Rouville n'était pas là le lundi, ni le mardi.

M. LEMIEUX: J'y étais la veille de l'élection.

Sir RODOLPHE FORGET: Le mercredi soir l'honorable député était là-bas, mais je ne suis arrivé qu'à minuit et quart dans un train spécial. Il adressait la parole dans la salle du marché et je suis parti avant la fin de son discours. Le mercredi soir, je n'ai prononcé qu'une courte harangue, déclarant simplement que les cultivateurs nous appuyaient.

Je demanderai au représentant de Montcalm (M. Lafortune) s'il peut affirmer qu'il était présent lorsque j'ai parlé de la cale de halage le lundi, le seul jour où j'en ai parlé.

M. MARCILE (Bagot): J'étais à Sorel le soir en question, lorsque le représentant de Charlevoix a parlé de la cale de halage et je l'ai entendu prononcer les paroles que la " Patrie " rapporte.

Sir RODOLPHE FORGET: Alors, ce doit être vous qui avez rédigé le compte rendu de la " Patrie ". En ce qui concerne les renvois qui ont eu lieu à Sorel, je puis dire que je ne m'en suis pas mêlé. Je sais que nous avons dit aux autorités des chantiers maritimes de Sorel de laisser voter tout le monde, et ces instructions ont été si fidèlement suivies que les travaux du lac Saint-Pierre ont été suspendus ce jour-là, faute d'ouvriers.

Je le répète, le résultat eût été différent, si 85 p. 100 des ouvriers des chantiers de construction navale de Sorel n'eussent pas été libéraux. En terminant, je dois dire que je ne me suis pas rendu à Sorel avec une procuration du ministre des Travaux publics, car je n'ai jamais rempli le rôle de fondé de pouvoirs et je ne le remplirai jamais.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Avant de discuter les sujets mis en discussion par le représentant de Charlevoix et Montmorency (sir Rodolphe Forget), je désire passer brièvement en revue les questions mentionnées dans le discours du trône. La biographie du marquis de Salisbury, écrite il y a quelques années, rapporte qu'il brillait par la clarté de son langage, qu'aucun écrivain ou orateur anglais ne pouvait l'égaler en clarté. On a dit qu'il pouvait rédiger un discours du trône aussi facilement qu'un article destiné à la " Fortnightly Review". J'ai lu le discours du trône et, s'il est de la plume du premier ministre, force m'est de dire que, contrairement à l'ancien chef du grand parti conservateur d'Angleterre, loin de briller par la clarté de son langage, il excelle par son imprécision. Ce discours me remet en mémoire les couvrepieds qu'il nous a été donné à tous de voir autrefois chez nos grand'mères. Contemplant son ampleur, on pouvait en voir la trame enchevêtrée; mais, s'il contenait quelques fils d'or, la chaîne en était grossière. Les fils d'or qu'il renferme ont été empruntés, en grande partie, au parti libéral. L'honorable premier ministre semble

avoir orné sa tête de plusieurs plumes dérobées au parti libéral, et avoir orné son front des lauriers qui appartiennent légitimement à ce parti.

Parmi les larcins—je suis bien aise de dire que ce n'est qu'un larcin—que le ministre des Postes a commis, je relève un passage relatif au tarif du télégraphe sous-marin. Le discours du trône dit:

Mon Gouvernement a réussi à obtenir certaines diminutions dans les taux des cablogrammes et continuera ses efforts pour en obtenir de nouvelles.

Ceci est un larcin au détriment de l'ancien ministre des Postes. L'œuvre de la diminution des tarifs des cablogrammes ne date pas d'aujourd'hui, ni d'hier. Elle fut entreprise sous la direction de mon précécesseur, sir William Mulock, poursuivie par votre humble serviteur, et les premiers fruits obtenus par mon honorable ami ont été cueillis quelques semaines à peine après qu'il eut commencé à exercer ses fonctions, au mois d'octobre de l'an dernier.

Toutefois, je ne tiens pas rancune à mon honorable ami à cause de la nouvelle diminution obtenue cette année, loin de là; j'espère même qu'à l'avenir il obtiendra plus qu'un abaissement du tarif des câblogrammes: un télégraphe sous-marin, propriété de l'Etat, entre la Grande-Bretagne et le Canada. C'est là le desideratum des possessions anglaises d'outremer, c'est là le désir de tous ceux qui croient sincèrement à la possibilité de communications télégraphiques à prix modiques entre les différentes parties de l'empire.

Je parlerai maintenant des vrais panaches et des vrais lauriers, la prospérité générale du Canada, le peuplement de l'Ouest, l'accroissement du revenu, l'essor du commerce, tout cela est l'apanage du gouvernement libéral qui, quinze années durant, a géré heureusement les affaires publiques.

De crainte que nous ne les oublions, je voudrais énumérer brièvement ce que le parti libéral a accompli pendant ses quinze années d'administration. D'abord, il a établi un tarif qui a sensiblement abaissé la quotité des impôts et il a favorisé le commerce tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Il a accordé aux importations de la Grande-Bretagne un traitement de faveur, ce qui est de l'impérialisme en action, plutôt qu'en paroles.

Il a obtenu la dénonciation des traités avec la Belgique et l'Allemagne, traités qui entravaient le commerce entre le Canada et la Grande-Bretagne. Il a encouragé et favorisé nos exportations. Il a suivi une ligne de conduite vigoureuse relativement au développement de nos moyens de transport. Il a fixé à deux sous le port des lettres dans les limites de l'empire. Il a prolongé l'Intercolonial jusqu'à Montréal. La construction du Grand-Tronc-Pacifique a été commencée sous le gouvernement précédent et j'espère qu'on n'amoindrira pas la valeur de cette entreprise, ainsi que le bruit en court.

Le parti libéral a créé le ministère du Travail. Il s'est mis en garde contre le marchandage dans l'exécution des entreprises adjugées par l'Etat. Enfin, et ce n'est pas son moindre mérite, même au dire de l'un des adversaires les plus acharnés du libéralisme dans la province d'Ontario, le "News" de Toronto, le chef du parti libéral a été l'initiateur de la politique de la défense navale du Canada. Cette politique peut être momentanément enrayée, mais sa victoire finale n'est que différée.

Monsieur l'Orateur, nous sommes fiers de notre passé. Il soutient avec avantage la comparaison avec le passé des gouvernements précédents, comme il la soutient également avec celui du Gouvernement actuel. Le courant a changé de direction en Canada lors de l'adoption en 1897 de la sage politique fiscale de ce grand Canadien qui a nom l'honorable M. Fielding. Je crois même qu'un conservateur aussi convaincu que mon honorable ami, que je vois à son siège, le ministre du Commerce (M. Foster) admettra que les affaires ont pris un autre cours dès l'adoption de la préférence britannique, qui avait été annoncée et promise plusieurs années avant 1897, mais qu'il appartenait au Gouvernement libéral de donner à l'Angleterre. Cette préférence britannique est la pierre de touche de l'impérialisme libéral; c'est la marque de la loyauté libérale à la mère patrie. Ce changement, ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami de Saint-Jean-et-Iberville (M. Demers) dans le discours très éloquent qu'il a prononcé hier, a aussi été le fruit de la politique d'immigration vigoureuse adoptée par l'ancien ministre de l'Intérieur (l'hon. M. Sifton), et énergiquement poursuivie par mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver).

Comparons les quinze années du régime conservateur avec les quinze années du régime libéral et voyons si nous ne pouvons pas regarder notre passé avec un certain orgueil. De 1881 à 1896 le commerce du pays n'avait augmenté que de la somme de $41,700,000; de 1896 à 1911 l'augmentation a été de $525,000,000. La population du Canada pendant les quinze années du régime conservateur s'était accrue de 562,000 âmes; sous le régime libéral l'accroissement de 1896 à 1911 a été de 2,254,000 âmes. En 1896 le nombre de concessions de homesteads était de 1,300; en 1912 il s'élevait à 39,000, si je ne me trompe pas.

Je lis dans certains journaux des critiques très sévères sur le caractère des immigrants qui nous viennent d'Angleterre. Si je ne respectais la Chambre des communes, comme je la respecte, je lui donnerais lecture d'un article qui a été écrit par le principal allié du ministère de coali-

tion, M. Bourassa, article dans lequel l'immigrant anglais est représenté comme le plus bas et le plus pauvre qui puisse nous arriver. Je ne citerai pas ses propres paroles, car je respecte trop la Chambre des communes, et je ne voudrais pas blesser les oreilles des honorables députés en répétant ici ce que le " Devoir " a dit. Je veux seulement appeler l'attention de mon honorable ami le ministre des Postes (M. Pelletier) qui, je suppose, a un mot à dire dans la direction du journal le " Devoir ". Mon honorable ami ne me contredira pas, je suppose? Me contredit-il? Je voudrais savoir si mon honorable ami (M. Pelletier) nie avoir quelque chose à faire dans la direction du journal le " Devoir ". La raison pour laquelle j'insiste sur une réponse est que mon honorable ami, il n'y a pas trois semaines encore, a déclaré qu'il était un des actionnaires du journal le " Devoir ". Et je sais aussi, de source certaine, que son collègue le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) est aussi un gros actionnaire de ce journal.

M. PELLETIER: Actionnaire, pas directeur.

M. LEMIEUX: Monsieur l'Orateur, ceux qui mettent leur argent dans une entreprise ont généralement cette entreprise à cœur. Je sais que mon honorable ami ne retirera pas beaucoup de dividendes du " Devoir ". Tous les dividendes qu'il pouvait espérer retirer il les a eus—les douceurs du pouvoir sont ses dividendes.

On nous dit que le trésor déborde; c'est vrai; et mon honorable ami le ministre des Finances (M. White) (Leeds) le saint du cabinet, la personnification de l'honnêteté dans le ministère, semble heureux et fier de ces recettes abondantes. Il me fait penser au jeune Vincent Astor. Je lisais hier dans les journaux que le jeune Astor jouissait de revenus colossaux provenant des intérêts sur un capital de 70,000,000 à 80,000,000 de piastres. Supposons que le jeune Astor, se promenant la figure réjouie dans Broadway ou Wall Street, dirait à tous les passants le chiffre énorme de son revenu et de son immense fortune, en voulant s'attribuer le mérite de l'acquisition de cette fortune, je suppose qu'on lui rirait au nez, car tout le monde sait qu'elle lui vient du vieux John Jacob Astor.

Mon honorable ami le ministre des Finances, le jeune Astor du cabinet, me permettra-t-il de lui dire que ce trésor débordant et ces recettes magnifiques, il les doit au rude travailleur dont le nom est synonyme de prospérité, l'honorable William Stevens Fielding. Mon honorable ami est fier de cette fortune; il sourit et il est heureux. Nous le sommes tous comme lui. C'est notre héritage commun. Mais d'après lui, du moins, d'après ce qu'il disait avant les dernières élections générales, ne touche-t-il pas et ne dépense-t-il pas de l'argent souillé? D'où vient cet argent? S'il consulte les Livres bleus il verra que sur les $50,000,000 ou à peu près de l'excédent de cette année, $49,177,584.32 viennent des Etats Unis. Monsieur l'Orateur, c'est un rude coup porté à ma loyauté, lorsque je vois que l'enfant de Toronto, Toronto la Sainte, la Mecque du protectionnisme, la mère de la loyauté, ou le cri "Pas de commerce avec les Yankees" a été entendu pendant les dernières élections—je dis que ma loyauté est offusquée de voir mon honorable ami toucher cet argent souillé et le dépenser en travaux publics dans Macdonald et Richelieu.

Mais mon honorable ami qui est un studieux, connaît l'ancien adage anglais qui dit " L'excès en tout est un défaut ". N'a-t-il pas remarqué qu'en ces derniers temps cette grande prospérité coïncide avec une élévation excessive du prix de la vie?

Mon honorable ami a nié toute alliance personnelle avec les mergers, les trusts et les monopoles, et s'il dit vrai j'espère qu'avant longtemps il divorcera avec l'honorable député qui a parlé il y a un instant. Mon honorable ami qui nie avoir aucune affiliation avec ces corporations, est citoyen de Toronto, cette Mecque du protectionnisme, comme je le disais il y a un instant, cette ville où quelqu'un dont je ne me rappelle pas le nom disait, il y a quelques années, qu'il voudrait voir nos tarifs accrochés à un gibet aussi élevé que celui d'Aman. Dans Toronto, mon honorable ami n'entend qu'un cri—protection et protection élevée. Je viens de citer un ancien proverbe anglais, et je pourrais rappeler aussi à mon honorable ami le vieux proverbe français: "Qui n'entend qu'une cloche n'entend qu'un son". Qu'il colle donc son oreille à la terre, et il entendra les cris de détresse de cette forteresse du protectionnisme, Toronto!

Je ne crois pas que mon honorable ami lise la "Gazette du Travail", bien que ce journal soit maintenant publié par un homme d'Etat de grande expérience, mon honorable ami le ministre du Travail, mais s'il voulait parcourir cette publication il y trouverait des statistiques très intéressantes. Au cas où il ne lirait pas cette revue, je lui citerai un extrait d'un discours prononcé, hier, par l'un des financiers les plus importants du Canada, M. Meredith, vice-président de la Banque de Montréal, discours reproduit dans le "Star" de Montréal d'hier. Parlant du prix élevé de la vie il dit:

L'augmentation du prix de la vie, l'objet et les causes de cette augmentation sont l'objet de beaucoup de discussions par tout le monde et des commissions d'enquête s'occupent présentement à en rechercher la cause. Je mentionne ce sujet parce qu'il y a un contre-coup sur les recettes nettes de la banque, vu la néces-

sité dans laquelle nous sommes d'augmenter nos dépenses d'administration de temps à autre et les salaires de notre personnel à un chiffre que l'on peut considérer comme juste et raisonnable pour les services rendus. La cause de l'augmentation du prix de toutes les choses nécessaires à la vie est difficile à déterminer. Il y a sans doute plusieurs raisons; l'une d'elles est la production de l'or beaucoup plus considérable qu'autrefois, résultant dans une grande mesure du traitement plus scientifique des quartz aurifères.

Il donne aussi d'autres raisons. Mais, monsieur l'Orateur, une enquête a été tenue dans la ville de Toronto à le demande de la chambre de commerce. Je tiens à la main le rapport qu'elle a fait, rapport qui a été rédigé par un économiste très capable, un homme, me dit-on, d'une réputation universelle. Ce rapport dit que pendant les onze années subséquentes à 1900, l'augmentation dans le prix de la viande au Canada a été de 43 pour 100; du poisson de 37 pour 100; des produits de la laiterie 27 pour 100; et des autres denrées alimentaires de 25 pour 100.

M. WHITE (Leeds): Et aux Etats-Unis?

M. LEMIEUX: Je n'ai pas les statistiques concernant les Etats-Unis.

M. WHITE (Leeds): Je vous conseillerais de les consulter.

M. LEMIEUX: Je les lirai. L'augmentation est peut-être plus considérable aux Etats-Unis, car la protection est plus élevée dans ce pays, mais on vient d'y élire un David qui donnera prochainement de ses nouvelles au Goliath qui a tenu les consommateurs américains sous son talon pendant les vingt dernières années.

Mon honorable ami a parlé l'autre jour du "Canadian Courrier", une publication qui est lue par tout homme respectable dans l'Ontario. Je suis moi-même un citoyen d'Ontario et je me délecte à la lecture du "Canadian Courrier". Mon honorable ami dit: Oh! c'est un journal insignifiant. Mais un des plus grands admirateurs de mon honorable ami en est le propriétaire; on me dit que ce journal est publié sous l'égide de MM. Mackenzie et Mann. Mon honorable ami prétend peut-être que ce journal est insignifiant parce qu'il est juste pour les deux partis. Mais il doit lire le "Saturday Night" qui est publié à Toronto. Je ne crois pas que ce journal soit obscur: au contraire, je trouve que c'est une publication très éclairée. Dans ses commentaires sur le rapport du professeur McKenzie, le "Saturday Night" dit:

Qu'ici, au Canada, nous payions plus cher pour nos produits canadiens que le consommateur anglais paie pour ces mêmes produits en Angleterre, est chose très grotesque, mais c'est évidemment exact, d'après les chiffres récemment publiés par " l'Economist ", un journal qui fait autorité en Angleterre. Le fait que nous envoyons nos produits à 3,000 milles de distance par eau, sans compter les frais nécessaires de chargement et déchargement, et ensuite qu'on les détaille dans les magasins de Londres à un prix moins élevé que celui que nous payons dans la province où ils sont manufacturés et produits, semble presque incroyable.

Presque incroyable—et cependant c'est l'exacte vérité. M. Meredith donne comme l'une des causes du prix élevé de la vie la production considérable de l'or, mais le professeur McKenzie donne une autre cause qu'il faut faire connaître, car les classes ouvrières n'endureront pas longtemps un tel tarif et une telle prospérité s'ils sont obligés de payer plus cher pour leurs denrées alimentaires de ce côté-ci de l'océan que leurs amis anglais de l'autre côté. Je citerai encore ce qu'a dit le professeur McKenzie.

Une cause opérant dans tout le Dominion, et qui tend à relever le prix des denrées dans les villes canadiennes au-dessus des prix de Londres, c'est la taxe perçue sur les importations de denrées à provenance de l'étranger et payée, bien entendue, par le consommateur canadien. Cette taxe était destinée à protéger le cultivateur canadien dans les années de disette au Canada, et devenait inopérante dans les années d'abondance. Mais les progrès de l'industrie des salaisons et des conserves, joints à l'établissement d'installations frigorifiques permettent aujourd'hui à un groupe d'hommes de réglementer entièrement à leur guise les prix que les cultivateurs devront accepter pour certains produits (presque tous les acheteurs font partie du groupe), et aussi de maintenir les prix auxquels le consommateur doit acheter ces mêmes produits au niveau des prix courants à l'étranger, augmentés des frais de transport et du montant des droits. Nous savons tous les prix exorbitants qu'on nous demande pour les légumes et fruits de production domestique, tandis que les fruits tropicaux, qui sont admis en franchise, se vendent, dit-on, aussi bon marché à Toronto que dans aucune autre ville située en dehors de la zone tropicale. On n'avait jamais songé qu'une taxe imposée en vue de la protection de la classe agricole serait utilisée par le commerce pour accaparer la production domestique. Si le bœuf de l'Argentine, le mouton de la Nouvelle-Zélande et le beurre australien, par exemple, étaient admis en franchise au Canada, les prix de ces denrées, personne n'en doutera, tomberaient aussitôt au niveau des prix de Londres, et il est assez probable que le producteur canadien obtiendrait en moyenne pour ses produits au moins autant qu'il obtient aujourd'hui.

Que cette taxe sur les importations de denrées alimentaires ait eu pour effet de relever les prix pour tout consommateur vivant dans la zone taxée, c'est ce dont se rendent compte clairement, à l'heure qu'il est, les classes industrielles de l'Allemagne et de l'Autriche, et c'est apparemment ce dont on se rend compte fort bien même aux Etats-Unis. Dans ces pays, les manufacturiers et les conseils municipaux se joignent aux artisans pour demander la suppression de la taxe sur les denrées alimentaires.

Monsieur l'Orateur, je soutiens que le traité de commerce négocié il y a deux ans par l'honorable M. Fielding et cet autre vaillant canadien, M. Paterson, était bien le moyen le plus propre à déterminer une baisse dans les prix courants des denrées consommées au Canada. L'honorable membre dans son allusion à la réciprocité s'est montré, je ne dirai pas sarcastique, mais plutôt dédaigneux. Il paraissait oublier que 616,948 hommes libres, Canadiens, sujets anglais, avaient approuvé ce pacte aux élections de 1911. Dans son désir de dénigrer la convention Fielding-Knox, mon honorable ami s'est même aventuré dans le domaine de l'histoire. Il a rappelé à la Chambre les paroles prononcées par George Brown en 1866, lorsqu'il refusa d'adhérer au mouvement en faveur de la conclusion d'un nouveau traité de réciprocité avec les Etats-Unis. George Brown aurait protesté, suivant lui, parce qu'il lui répugnait de voir un homme d'Etat canadien faire antichambre à Washington.

Mon honorable ami me fait songer à l'historien qui, écrivant l'histoire de France, avait oublié de mentionner le nom de Bonaparte. Il nous parle du George Brown de 1866; assurément, il ne doit pas ignorer qu'en 1874 le même George Brown se rendit à Washington porteur d'un mandat de la part du peuple canadien en vue d'obtenir la conclusion d'un traité de réciprocité avec les Etats-Unis. Au reste, en repoussant l'idée d'une convention commerciale avec les Etats-Unis, il se montre très dur pour son ancien chef sir John A. Macdonald. Il oublie que celui-ci même était favorable à l'établissement d'un régime de réciprocité entre le Canada et la république voisine. A-t-il oublié que le régime de la politique Nationale même ne devait être dans sa pensée que le précurseur d'un régime de réciprocité avec les Etats-Unis? L'autre jour encore un membre de la droite interrompit le représentant de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) qui avançait l'argument même que j'ai fait valoir il y a un instant: que si la convention de réciprocité de 1911 avait été adoptée, les denrées alimentaires auraient été à meilleur marché pour le consommateur canadien. "Qui est-ce qui paie les droits", lui a-t-on demandé. Je dirai à l'honorable ministre des Finances et aux honorables membres qui l'appuient que la réponse à cette question nous est fournie par sir John A. Macdonald lui-même. Voici les paroles qu'on lui attribue dans le compte rendu des débats de 1878, page 861. L'exemple est pris sur le vif et la réponse est très simple:

Je suppose un homme des townships de l'Est établi sur la ligne imaginaire qui sépare notre pays des Etats-Unis. Cet homme a 100 acres du côté canadien et 100 acres du côté américain. Il récolte 1,000 boisseaux d'orge sur chacune de ses fermes. Il écoule aux Etats-Unis les 1,000 boisseaux récoltés dans ce pays, et en retire un dollar du boisseau. Il porte de même dans une ville américaine les 1,000 boisseaux d'orge canadienne récoltés au Canada et en obtient 85 cents du boisseau, puisqu'il lui faut déduire du prix de vente le droit de 15 p. 100 perçu à la frontière. Comment peut-on prétendre dans ce cas que c'est le consommateur qui solde les droits? C'est le cultivateur canadien qui est mis à contribution.

Telle est la réponse donnée par l'ancien leader. Mais nous n'avons pas que les discours de sir John Macdonald, nous avons aussi ses actes pour nous guider; nous avons l'offre inscrite une fois pour toutes dans le programme de la politique Nationale de 1879; et si l'honorable ministre des Finances se donne seulement la peine de lire l'article 6 du chapitre 15 des statuts de la 42e année de Victoria, il y trouvera à peu près tous les articles énumérés dans une des annexes du traité de réciprocité négocié il y a deux ans avec les Etats-Unis par les ministres canadiens. La conclusion d'un tel traité de réciprocité ne doit pas constituer aux yeux des membres de la droite un manque de loyauté de la part du parti libéral, puisque ce traité de 1911 ne faisait que continuer le programme tracé en 1878 par le grand chef du parti conservateur, sir John A. Macdonald.

Mais il y a deux sortes de justice dans notre pays, une pour les torys, une autre pour les libéraux. Torys et torisme sont pour tout l'empire l'incarnation de la fidélité. "Whiggisme" ou libéralisme sont en Grande-Bretagne comme au Canada l'incarnation de la trahison, surtout lorsque ces messieurs ne sont pas très assurés de se maintenir au pouvoir. Sir John A. Macdonald, sir Leonard Tilley et sir Charles Tupper étaient de grands impérialistes. Ils pouvaient librement négocier un traité de réciprocité avec les Etats-Unis; mais sir Wilfrid Laurier, l'honorable M. Fielding et l'honorable M. Paterson étant des libéraux ou impérialistes pondérés, manquent de fidélité à la couronne lorsqu'il leur arrive de négocier une semblable convention avec les Etats-Unis.

Le très honorable premier ministre (M. Borden) a qualifié le leader de l'opposition de discoureur à coup de ciseau, et lui-même a terminé son discours par la lecture de longs extraits. Il a reproché au leader de l'opposition sa campagne de l'automne dernier dans l'Ontario, affirmant que sir Wilfrid s'était posé en protagoniste intransigeant de la réciprocité. L'honorable ministre aurait dû au moins rapporter exactement les paroles du chef de l'opposition.

Celui-ci a abordé cette question lors d'un banquet donné en son honneur à l'hôtel

Windsor par les libéraux de Montréal, le 27 mai dernier. Il s'est exprimé en ces termes, et l'attitude du parti libéral en matière douanière y est nettement définie:

Nous avions à résoudre l'année dernière, et nous avons à résoudre cette année encore, ce même problème de l'extension des débouchés. La convention projetée par nous l'année dernière aurait dans une grande mesure réglé cette question, mais le peuple n'en a pas voulu. Persuadé de l'excellence de notre régime politique, j'accepte sans hésitation le verdict populaire. Il n'en est pas moins vrai que nous en sommes pas plus près que l'année dernière d'une solution de cette difficutlé. Non seulement la situation réclame-t-elle comme avant notre intervention, mais elle la réclame beaucoup plus vivement.

La question de l'ouverture de plus amples débouchés a son importance dans l'Est, mais elle a une importance beaucoup plus grande dans l'Ouest. Il saute aux yeux de tous que les provinces à l'est du lac Supérieur ont intérêt à s'assurer l'accès à de nouveaux marchés; mais pour les provinces à l'ouest du lac Supérieur, dans les provinces de la réigon des prairies, c'est un besoin qui s'impose. Que dirai-je pour vous en persuader? Je ferai appel à votre jugement et à votre expérience. Un fort courant de population s'est porté vers l'Ouest, grâce à nos efforts. Chaque année, des milliers et des centaines de milliers d'acres de terres incultes sont mis à la charrue. L'année dernière la récolte de blé propre à l'alimentation humaine s'est élevée à 130 millions de boisseaux. Cette année, si la Providence nous est quelque peu favorable, notre récolte de blé sera d'au moins 200 millions de boisseaux. Où se fera l'écoulement de tout ce blé?

Nous savons de quel côté se fera l'écoulement de ces grains, car cette année, comme l'année dernière, nous avons pu voir ces honorables ministres prier, chapeau bas, la commission du commerce entre états des Etats-Unis de nous permettre d'expédier notre blé vers les ports des Etats-Unis, par chemins de fer et bateaux américains. La difficulté subsiste-t-elle toujours ou non?

Je n'ai pas ici les paroles exactes, paroles très justes, prononcées l'année dernière devant le "Canadian Club" de Montréal, par l'honorable député de Calgary (M. Bennett), mais si j'ai bon souvenir, cet honorable député a prédit que, s'il n'était fait quelque chose en faveur des producteurs de l'Ouest, l'Ouest se séparerait de l'Est. Ces paroles sont de la bouche d'un partisan du très honorable premier ministre, et qui, député à la Chambre des communes du Canada, aspire, et à juste titre, à devenir député à la chambre des communes d'Angleterre. Sans doute, l'honorable ministre doit lire très assidûment les articles qui paraissent mensuellement dans cet évangile des manufacturiers, "Industrial Canada". Si l'honorable ministre veut s'assurer si la difficulté subsiste toujours dans l'Ouest, comme le déclarait le très honorable leader de l'opposition au banquet de l'hôtel Windsor et au cours de sa campagne de l'automne dernier dans l'Ontario, qu'il lise seulement le rapport présenté à l'association des manufacturiers, par M. Frank Beer, à Toronto, au mois de mai dernier. Le texte s'en trouve dans le numéro d'août d'"Industrial Canada". M. Frank Beer, président de la section de Toronto de l'association des manufacturiers canadiens, s'exprime comme il suit:

L'événement de beaucoup le plus important depuis notre dernière réunion annuelle, c'est l'élection fédérale qui s'est terminée par la défaite du Gouvernement sur la question de la réciprocité. Inutile de chercher à se dissimuler que l'Alberta et le Saskatchewan sont vivement désappointés de ce qu'on leur ait refusé l'accès aux débouchés plus vastes des Etats-Unis, et tant que ce désappointement subsistera, la question de la réciprocité aura son actualité. Ne perdons pas de vue davantage que ces provinces de l'Ouest sont indisposées contre l'Est pour avoir ainsi contrecarré leurs projets. Aucun raisonnement, aucun appel au patriotisme ne fera disparaître ce ressentiment ou ne persuadera l'Ouest qu'une injustice n'a pas été commise à son égard.

Ce sont là les paroles non pas d'un libéral désappointé et en rupture de loyalisme, ce sont les paroles du président de la "Canadian Manufacturers' Association", section de Toronto. Les gens de l'Ouest, nous déclare-t-il, se rendent compte qu'on les a dépouillés de leur marché des Etats-Unis.

J'en viens maintenant à l'amendement proposé par le très honorable leader de l'opposition. J'aurais cru que les faits mis au jour à la suite des élections dans Macdonald et Richelieu jetteraient quelque trouble dans l'âme du très honorable premier ministre. Lorsque l'honorable représentant d'Edmonton nous a donné lecture des déclarations sous serment attestant ces faits, je me figurais que le premier ministre allait manifester la plus vive indignation.

Je pensais que le très honorable premier ministre ce souviendrait du programme d'Halifax; qu'il se rappellerait ses dénonciations de la corruption électorale dont, à son avis, le parti libéral se rendait coupable au temps où lui-même était le chef de l'opposition. Mais non, monsieur l'Orateur, il se sert aujourd'hui de l'argument "ad hominem", tant ressassé. Je dirai cependant au très honorable premier ministre que l'on s'attend à autre chose de lui. Sa haute réputation, la position qu'il occupe comme premier ministre de la première des colonies de l'empire l'obligent à condamner de semblables méthodes.

Quelle est, monsieur l'Orateur, l'étymologie du mot franchise? Ce mot veut dire liberté—liberté pour l'électeur de se choisir un représentant, et si cette liberté lui est niée, si le premier ministre du Canada se borne à dire: "Vous avez fait la même chose," je lui répliquerai que cet argument est indigne du premier ministre, qu'il est

en désaccord avec la politique qu'il prêchait de ce côté-ci de la Chambre.

Je vois à son siège mon honorable ami le ministre de la Justice (M. Doherty). Il a été juge pendant quinze ans; il a administré la justice dans la province de Québec, et il occupe aujourd'hui le plus haut poste qu'il y ait dans l'administration de la justice au Canada. Il est lui-même le digne fils d'un père qui, pendant de longues années a été juge à Montréal. Que pense-t-il des méthodes du juge McMicken à Winnipeg? Qu'a-t-il à dire des actes de ce juge? Si, monsieur l'Orateur, je ne puis m'adresser à mon honorable ami en sa qualité de ministre de la Justice ni aux meilleurs instincts dont il a fait preuve alors qu'il était juge, il me sera peut-être permis de lui donner lecture des mémorables paroles d'un de ses propres compatriotes, le plus éloquent orateur peut-être des temps modernes. Qu'il me permette de lui rafraîchir la mémoire. Qu'il entende ce que disait son éminent concitoyen, Sheridan, qui, définissant ce qu'est la justice britannique, employait ce langage dans le fameux procès de Warren Hastings:

> Elle n'est pas le sinistre fantôme du désespoir; elle ne ressemble à aucun monstre de la fable, formé dans une éclipse de la raison et trouvé dans quelque sépulcre enténébré par la superstition et le découragement politique. Oh non, grand Dieu.
>
> Détournant mes yeux, de cette odieuse caricature, je suis heureux de les porter sur cette véritable image de la justice que j'ai en ce moment devant moi, auguste et pure; l'idée abstraite de tout ce qu'il y a de parfait dans l'esprit et les aspirations de l'homme où l'âme s'élève, où le cœur se dilate, où la physionomie est douce et sereine, où son attitude favorite est de se pencher sur les malheureux, d'entendre leurs cris et de les assister, de les secourir et de les soulager, de les préserver et de les sauver; majestueuse dans sa miséricorde, vénérable par son utilité, digne sans fierté, ferme sans rudesse, bienveillante pour tous, aimable quoique courroucée.
>
> C'est sur cette justice que je compte, résolue et sûre d'elle-même, pure de tout motif et de toutes spéculations politiques.

Voilà l'image de la justice britannique telle que l'a dépeinte ce grand orateur irlandais, et mon désir est que le ministre de la Justice, qui est bon Irlandais, quoique appartenant au parti tory, conforme sa conduite à cet esprit de justice qu'a défini son éminent compatriote.

Nous faisons en faveur du Canada de la publicité dans la métropole, nous demandons des immigrants pour peupler le vaste domaine que nous possédons à l'ouest du lac Supérieur, et, quand ils viennent à nous, ils s'attendent à trouver, dans ce pays qui est anglais l'image de la justice britannique proposée à leur vénération. Ont-ils trouvé dans les prisons de Winnipeg et de Portage-la-Prairie l'image de la justice britannique? Le ministre de la Justice peut sourire, il peut méconnaître l'amendement qui a été mis devant la Chambre; mais les habitants de ce pays, Anglais ou Français, Irlandais ou Ecossais, qui peuvent oublier et excuser bien des choses, n'oublieront point et n'excuseront point une atteinte à la liberté du sujet britannique.

J'ai entendu la harangue qu'a débitée l'honorable député de Charlevoix (sir Rodolphe Forget), et, je puis bien le dire, je ne suis pas du tout surpris de la façon dont il a parlé de ses actes, de ses ruses et de ses intrigues dans l'élection de Richelieu. L'honorable député de Charlevoix a dit qu'il n'était le délégué ni du ministre des Travaux publics ni d'aucun autre ministre. Chose étrange, dans ce comté où le parti libéral a fait la lutte, aucun des ministres qui, dans le cabinet, représentent la province de Québec ne s'est montré à la tribune. Ni M. Monk, ni le directeur général des Postes, non plus que le ministre du Revenu de l'intérieur, n'ont été vus au cours de cette élection, mais ils y ont envoyé l'illustre chevalier qui représente dans cette Chambre Charlevoix et Montmorency, mais qui d'ordinaire ne se mêle point de politique—il est dans le moment trop occupé à autre chose. Dans Richelieu cependant, il s'est fait le représentant des membres québecquois du cabinet.

Je vais répéter mot pour mot ce qu'en a dit la " Patrie ", journal qu'inspire l'hohonorable député de Charlevoix et Montmorency; qui, pour le quart d'heure. se charge de sa défense dans bien des choses, et qui, dans la région de Montréal est l'organe des membres québecquois du gouvernement Borden. La " Patrie " a déclaré qu'à la veille de l'élection dans Richelieu et à une autre assemblée avant cela, l'honorable député était monté à la tribune et s'était, en substance, servi des paroles suivantes: " Messieurs vous avez en ce moment une élection dans ce comté; le candidat du gouvernement est M. Morgan, mon ami de cœur; M. Cardin est le candidat de l'opposition. J'ai passé la veillée hier soir avec M. Rogers, le ministre des Travaux publics, et je suis autorisé à vous annoncer, messieurs, que, si vous votez pour M. Morgan et l'élisez, vous aurez ce chemin de fer de halage; et, j'en prend l'engagement, si, au cours de la session qui vient, les fonds requis ne sont pas inscrits au budget, M. Morgan donnera sa démission".

Mon honorable ami a l'audace de dire que ceci n'est pas une menace, que ceci n'est pas de l'intimidation. Pour l'honorable député, la conscience ne compte donc plus. On a, je le déclare, faussé au plus haut point le sens de la loi électorale.

Je ne suis pas surpris, monsieur l'Orateur, du langage de l'honorable député, je

ne m'étonne pas qu'il ait pris part dans le moment à une élection—il a besoin pour l'heure du Gouvernement. Jamais jusqu'ici nous n'avions vu l'honorable député prendre part à une campagne électorale; à peine l'avons-nous vu dans cette Chambre pendant deux législatures; il n'était pas dans la politique, il était dans les affaires. Mais il y a des gens qui prétendent qu'il y avait pour l'honorable député un motif bien évident de chercher à montrer son influence dans le comté de Richelieu en particulier et dans la province de Québec en général, de manière à s'attirer le plus possible la faveur du Gouvernement.

L'honorable député (sir Rodolphe Forget) est dans l'embarras à l'heure qu'il est.

M. CARVELL: Quel sorte d'embarras?

M. LEMIEUX: Oh! cela viendra dans le cours de la présente session, et ceux qui applaudissaient tantôt sauront pourquoi l'honorable député est prêt à faire pénitence, a ravalé ce qu'il a dit pendant l'élection de Richelieu, afin d'obtenir les bonnes grâces du ministre des Travaux publics.

Un journal très estimable, un journal libéral indépendant, le "Witness" de Montréal. (Excl.) Mon honorable ami va-t-il nier cela? Est-ce que le "Witness" de Montréal n'est pas un des plus estimables journaux qui soient publiés au Canada? Pour moi, je n'en connais pas de plus estimables. Je suis catholique, et ce journal est l'inflexible organe des protestants; cependant, je ne connais aucun journal aussi honnête d'intention que le "Witness" de Montréal. Voici ce qu'il disait l'autre jour, et vous allez comprendre comment il se fait que mon honorable ami soit prêt à se soumettre et à faire l'esclave de l'honorable ministre des Travaux publics:

On annonce de bonne source que l'intérêt dû le 1er décembre sur les obligations de la compagnie dite Quebec Railway, Light, Heat and Power sera payé et que des arrangements ont été pris à cette fin.

On avait exprimé des doutes sur la possibilité pour la compagnie de payer l'intérêt de ses obligations; mais il est entendu que sir Rodolphe Forget a trouvé les fonds nécessaires au paiement de cet intérêt. On a adopté cette ligne de conduite dans la pensée que, vers l'époque où serait dû le prochain intérêt, ou aurait terminé les arrangements relatifs à l'encouragement que le Gouvernement va prêter à la ligne de Québec au Saguenay.

Sir RODOLPHE FORGET: Je nie cela absolument. Le chemin de fer de Québec paiera ses intérêts lui-même.

M. LEMIEUX: Je déclare de mon siège dans cette Chambre que le chemin de fer de Québec-Saguenay est d'ores et déjà en banqueroute.

Sir RODOLPHE FORGET: Ne l'appellez pas le Québec-Saguenay; appelez-le chemin de fer de Québec.

M. LEMIEUX: Il y a devant les tribunaux de Québec une action au chiffre de $800,000 contre le chemin de fer de Québec au Saguenay. La chose est bien connue. Mon honorable ami le sait, de même que le premier ministre et le ministre des Postes, et personne ne le sait mieux que le ministre des Travaux publics: l'honorable député de Charlevoix obsède le ministre pour obtenir de lui une garantie des obligations, afin de réparer le mal causé aux infortunés capitalistes français engagés dans cette entreprise.

M. CARVELL: Les ingénieurs n'ont pas été payés?

M. LEMIEUX: Oh! soyez sans crainte, l'honorable député de Charlevoix trouvera peut-être le moyen d'arranger cela, si nous avons une autre élection partielle.

Je désire avertir le très honorable premier ministre, en l'honnêteté de qui j'ai confiance, de se montrer vigilant; oui, de redoubler d'attention. On sait quelles influences sont à l'œuvre dans le moment pour obtenir du cabinet une garantie des obligations du chemin de fer Québec et Saguenay. J'avertis le très honorable premier ministre que, non seulement du Canada, mais de Paris, de France, les capitalistes, à l'heure qu'il est, surveille les événements.

L'honorable ministre des Finances semble vexé, vraiment de ce que l'on ait parlé de la réduction du droit sur le ciment. En tant que libéraux, nous ne nous opposons point à cette réduction. De fait, nous sommes en faveur de la chose. Pour ma part, je serais prêt à le supprimer totalement. L'honorable ministre doit cependant savoir que nous tenons pour quelque peu suspecte une réduction du droit sur le ciment annoncé par mon excellent ami le ministre des Travaux publics, dans ce langage doucereux qui lui est particulier, à un banquet tenu à Regina quelques heures après l'adoption du décret du conseil et juste à la veille des élections de la Saskatchewan. Voilà ce que nous blâmons. C'est avilir la politique canadienne que de faire entendre aux électeurs, les prévenir que, s'ils se comportent comme il faut, ils obtiendront un abaissement des droits.

Personne n'accuse le ministre des Finances, dont l'intégrité est au-dessus de tout doute, d'avoir trempé dans pareille infamie, mais tant qu'on aura l'audace et l'effronterie de venir étaler pareille corruption devant le Parlement canadien, je le déclare ici au ministre, le public ne tolérera pas semblable remaniement du tarif.

Mais, monsieur l'Orateur, outre ce dégrèvement du tarif en faveur de l'Ouest, le ministre des Postes, à la veille des élections de Québec, s'inspirant des mêmes procédés, a aussi conçu son projet, non pas d'un retranchement dans le droit du ciment, mais bien d'une tranchée pratiquée dans le roc

de Québec. Voici un journal dont le ministre est propriétaire et l'inspirateur, et quand je veux m'éclairer sur les secrets du cabinet, je lis l' "Evénement". C'est le 5 mai, mon honorable ami s'en souvient, qu'eurent lieu les élections de Québec.

Certes, il n'a pas dû oublier cette date. Le 5 mai l'"Evénement" publia le compte rendu d'un discours prononcé par le ministre à la Jeune-Lorette. C'est là que pérorait l'autre jour, M. Armand Lavergne, le chef du ministre des Postes. Voulant capter la confiance des électeurs de Québec, mon honorable ami, à la veille de l'élection s'écrie·

Nous pratiquerons une tranchée Nous allons percer un tunnel sous le cap Diamant, afin de trouver le cœur de Québec.

Un homme pratique comme le ministre des Postes, a grand besoin de cœur. Il n'a pas trouvé le cœur de Québec et aujourd'hui il n'est plus question de tranchée dans le roc de Québec ni de tunnel à percer sous le cap Diamant. Le premier ministre et le ministre des Finances doivent-ils s'étonner que nous tenions en suspicion la sincérité du Gouvernement quand, à la veille des élections de la Saskatchewan, il abaisse la taxe douanière du ciment et quand, neuf jours avant les élections de Québec, on y annonce le projet de percer un tunnel sous le cap Diamant. C'est de la corruption, et le premier ministre, je le répète, devra respecter les principes qu'il préconisait jadis quand il siégeait à gauche; il devra instituer une enquête complète sur les élections de Richelieu et de Macdonald, sans quoi, il perdra le respect du corps électoral du pays.

Un mot sur la politique navale. Je n'ai rien à ajouter aux éloquentes observations de mes collègues de la gauche et surtout à celles du chef de l'opposition. J'ignore quelle sera la politique du Gouvernement. On nous dit, toutefois, qu'on demandera au Parlement de voter une contribution d'urgence. S'il surgit des circonstances critiques, je n'hésiterai pas, pour mon propre compte, à faire mon devoir envers la mère patrie et l'empire. Mais, que faut-il entendre par circonstances critiques. Webster est mon ami, monsieur l'Orateur, et c'est à lui que je m'adresse quand je veux élucider quelque difficulté de la langue angaise. J'ouvre donc Webster afin de m'éclairer sur le sens du mot "emergency" et voici ce que m'apprend mon vieil ami:

Emergency: a sudden or unexpected appearance; an unforeseen occurrence; a sudden occasion; a pressing necessity; an exigency.

Si mon honorable ami réussit à convaincre cette Chambre et le pays qu'il a surgi un événement imprévu, une occasion soudaine, une pressante nécessité, un besoin, alors je le déclare, pour mon propre compte à titre de Canadien et de sujet britannique, je n'hésiterai pas à faire mon devoir envers la mère patrie. Et non seulement je ferai mon devoir, mais le parti libéral le fera aussi. Je tiens à rappeler ici aux ultras de la presse qu'il n'existe pas de monopole du loyalisme ni au Canada ni au sein de l'empire; et personne ne se laissera affoler par la clameur d' "urgence" s'il n'existe réellement pas d'urgence. Libres sujets britanniques, nous jouissons d'institutions parlementaires libres, et avant de voter les millions des citoyens du Dominion, nous tiendrons d'abord à ce qu'on nous éclaire. Le député de Kingston (M. Nickel) qui a prononcé une si belle harangue, l'autre jour—et que son éloquence désigne d'avance aux premiers rangs dans cette enceinte—s'est demandé, comme s'il l'ignorait, s'il est vrai que, dans la province de Québec, on a affirmé que le Canada ne doit rien à l'Angleterre. Je puis déclarer à mon collègue que, effectivement, on a prononcé cette parole si déloyale, si antipatriotique.

Et cette parole, qui l'a prononcée? Les chefs de l'honorable député, les représentants du groupe nationaliste dans le cabinet au pouvoir. Et j'ajouterai que les libéraux de la province de Québec ont été vaincus dans vingt ou vingt-cinq comtés, parce qu'ils ont jugé plus patriotique d'éclairer les masses sur leurs devoirs envers la couronne britannique que d'adresser à la province des appels démagogiques. Dans cette campagne éducative, je le dis à regret, le chef du cabinet n'a pas fait son devoir. Chef du grand parti conservateur, parti si bien caractérisé par mon honorable ami comme le "nouveau riche de Chambly-Verchères", le parti de Macdonald et de Cartier, il est venu à Québec, au cours de la dernière élection. Il savait la violente campagne dirigée par son voisin, le ministre des Postes actuel. Il savait les paroles prononcées par l'ancien ministre des Travaux publics. Il savait qu'on avait répandu des brochures par tout le Canada, dans tous les établissements français de l'Ontario, du Manitoba ou des provinces de l'Ouest. Il savait aussi probablement que le député de Sainte-Anne (M. Ames), un impérialiste à tous crins, avait payé les frais de part du journal le "Devoir" au bureau de poste de Montréal, afin de répandre ces brochures parmi les électeurs de langue française au Canada. Et le premier ministre ne voulait pas mettre obstacle à cette campagne éducative des nationalistes, tendant à éclairer les électeurs de langue française au pays. Le groupe nationaliste du cabinet n'a guère fait entendre qu'un seul et unique refrain, au cours de cette campagne parmi les électeurs de langue française: "Pas de marine de guerre! Pas

de contribution? Nous ne devons rien à l'Angleterre!" Le ministre actuel s'est écrié: "Messieurs de race française, il existe un noir complot savamment ourdi entre Laurier, Borden et lord Grey, et cela au bénéfice de l'Angleterre, au détriment du Canada." Et ceux qui poussaient alors des cris et des acclamations figurent aujourd'hui dans le cabinet de coalition, à titre d'alliés du premier ministre.

M. LAMARCHE: Avec l'autorisation de l'honorable député, je lui poserai une question.

M. LEMIEUX: Mon honorable collègue a été un des plus violents dans le comté de Nicolet.

M. LAMARCHE: Voici ma question: Quand l'honorable député affirme que, dans la province de Québec, quelques-uns des prétendus nationalistes ont dit que nous ne devons rien à l'Angleterre, était-ce bien là leurs propres paroles ou bien répétaient-ils certaines paroles de feu sir Richard Cartwright, un adhérent du parti libéral?

M. LEMIEUX: S'il y a des insensés qui croient que le preux chevalier d'Oxford a pu exprimer un sentiment aussi déloyal, je les prends en pitié. L'honorable député vient de tronquer une phrase—cela constitue un demi-mesonge, chose pire qu'un mensonge. Il nous a cité la moitié d'une phrase que je viens de lire dans les "Réminiscences" de sir Richard Cartwright, tout comme on a insidieusement tronqué une phrase d'un discours de M. Fielding sur le débat naval. L'honorable député, je le répète, s'est distingué, parmi les plus violents; mais à mon avis, il céda la palme au ministre des Postes qui, à titre d'ancien ministre provincial, avait prêté serment et juré fidélité à Sa Majesté.

De concert avec ses amis de la province de Québec, il prétendait que "la marine de Laurier serait canadienne en temps de paix et impériale en temps de guerre". Et ils ajoutaient: "Pauvres mères, on viendra, dans le silence de la nuit, vous arracher vos enfants et les envoyer, loin de vos foyers, jusque dans les mers du Japon et de la Chine, en réalité, vers les sept océans que domine le drapeau britannique; et vos enfants se feront tuer pour un drapeau qui n'est pas le leur et dans quelque guerre dont ils ignoreront la cause".

Monsieur l'Orateur, nous aurons un débat sur la marine de guerre et nous saurons alors quels sont ceux qui après avoir troqué leurs principes contre un portefeuille, auront le courage de répéter ici les paroles prononcées par eux durant la campagne dans la province de Québec. J'ai quelques extraits de journaux en ma possession; je n'ai pas besoin de m'en servir. Il est temps de mettre fin une fois pour toutes à ces clameurs déloyales. Les paroles prononcées dans cette enceinte parlementaire se répercutent par tout le pays. Devant cette assemblée d'hommes libres réunis ici, on ne saurait répéter les paroles prononcées par le ministre des Postes, l'ancien ministre des Travaux publics, le ministre du Revenu de l'intérieur, le nouveau secrétaire d'Etat et tous les représentants du parti nationaliste de Québec.

Monsieur l'Orateur, Voilà longtemps que vous détenez un mandat électif ici et vous le savez, en maintes occasions, non pas en enuyantes et tapageuses affirmations de oyalisme, mais par des gestes bien réels, l'impérialisme libéral canadien s'est affirmé au Canada, lorsque nos ancêtres du parti réformiste combattirent pour le gouvernement responsable; lorsque George Brown et Alexander McKenzie se firent les champions de la confédération; lorsque le très honorable député qui est aujourd'hui leader de l'opposition, pour la première fois dans l'histoire du Canada, accorda à la Grande-Bretagne la préférence commerciale; lorsque le libéralisme décida de prendre à sa charge les arsenaux maritimes d'Esquimalt et d'Halifax; lorsque nous accordâmes de grand cœur notre coopération aux armées britanniques combattant en Afrique-Sud; lorsque le très honorable député assistant aux conférences de l'empire à Londres, obtint, grâce à sa prudente attitude d'homme d'Etat, l'égalité pour toutes les colonies; et finalement, lorsque, en dépit des violents appels aux passions et aux préjugés, il donna à la Grande-Bretagne une marine de guerre canadienne devant être construite au pays, avec des équipages de marins canadiens, devant arborer le drapeau canadien, et prête à se rendre à l'appel, dès que l'empire serait en danger.

Monsieur l'Orateur, je ne veux pas citer les paroles mêmes du chef de l'opposition, car dans un discours de l'ancien ministre du Commerce, je trouve exprimées d'une façon plus épigrammique les principes sur lesquels repose la marine de guerre Laurier, la marine de fer-blanc, suivant l'expression consacrée par les députés de la droite.

Quand la résolution de mars 1909 fut présentée à cette Chambre, le ministre du Commerce prononça un discours qui restera, à mon avis, comme un des chefs-d'œuvres de notre éloquence parlementaire (Hansard 1909, vol. II, p. 3406):

> L'intérêt que nous portons à une contribution dépensée par autrui, n'est pas celui que je désire pour le Canada. Je tiens à voir quelque chose greffé sur le sol de la nationalité canadienne, qui plonge ses racines dans le sol, croisse et se développe, qui enfin provoque l'esprit de défense au pays, aboutisse à la participation à la défense, bref, ait pour résultat de nous porter à prendre un vif intérêt à l'œuvre, ses gloires, ses devoirs les résultats réalisés, ce qui constitue, après tout, pour un peuple la suprême compensation des dépenses effectuées par mer et par terre en vue de la

défense du pays et de ses droits. Le premier vaisseau canadien, construit et équipé en Grande-Bretagne, envoyé pour défendre nos côtes, deviendrait le lieu d'entraînement, la première école de formation pour nos chauffeurs, nos marins et nos officiers canadiens et plus tard peut-être un amiral canadien sur la côte canadienne. Combien faudrait-il de temps pour parcourir ce cycle, nul ne le saurait dire; mais si nous en commençons le tracé et que nous y adhérions fidèlement, l'heure viendra où nous posséderons une marine complète et une annexe impériale de la marine britannique pour la défense du Canada et de l'empire, et dans cette marine se retrouvera quelque chose de notre corps, de notre sang, de notre chair, de notre mentalité et de notre orgueil national.

C'est le meilleur argument qui ait jamais été présenté en faveur du projet d'une marine canadienne.

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, d'adresser à mon honorable ami de Kingston quelques paroles pour qu'elles soient reproduites dans la presse du pays; il est à souhaiter qu'elles soient entendues dans tout le Canada et même dans tout l'empire britannique, si ce n'est pas une trop grande présomption de ma part. Les Canadiens français sont désireux, que dis-je, ils sont anxieux de voir l'Angleterre établir et maintenir sa suprématie navale. C'est de toute nécessité pour le Canada et ce n'est peut-être davantage encore pour la province de Québec pour les motifs que je vais exposer plus tard. Les difficultés que rencontrera l'Angleterre ne seront pas des occasions favorables pour la province de Québec; au contraire les difficultés de l'Angleterre seraient des difficultés pour Québec et ses épreuves seraient les nôtres. C'est pourquoi les membres du parti libéral canadien-français qui apprécient les libertés dont ils jouissent sous les plis du pavillon anglais sont consentants à accorder des hommes et de l'argent afin de maintenir dans toute sa vigueur la suprématie navale de l'Angleterre sur la surface des mers.

M. NICKLE: Je voudrais demander à l'honorable député s'il prétend que j'ai laissé tomber de mes lèvres mêmes l'ombre d'un soupçon sur les Canadiens français au sujet de leur loyauté ou si j'ai exprimé plutôt ma sincère croyance qu'ils n'auraient pas la moindre hésitation à faire leur devoir envers le Canada et l'empire?

M. LEMIEUX: Je m'empresse d'accepter l'explication de l'honorable député...

M. NICKLE: Je ne donne pas d'explication; je pose une question.

M. LEMIEUX: J'accepte sans aucune discussion les paroles de mon honorable ami; mais il a dit quelque chose dans son discours qui, suivant moi, réclamait une explication de sa part. Il a rappelé qu'il avait entendu quelqu'un prétendre que nous ne devons rien à l'Angleterre. Je n'ai pas dit que mon honorable ami avait accusé l'opposition d'avoir exprimé ce sentiment peu patriotique. J'explique à l'honorable député qu'il s'est servi de ces expressions durant la campagne de 1911.

M. NICKLE: J'invoque la question de privilège. Si l'honorable député veut citer mes paroles, il doit le faire avec exactitude. Le compte rendu des débats cite mes paroles en ces termes:

On soulève encore une autre objection. On dit que si la politique du très honorable leader du Gouvernement triomphe, nous diviserons le Canada en deux parties et que nous aurons d'un côté Québec et de l'autre les provinces anglaises. Je ne peux pas ajouter foi à ces prophète de mauvais présage.

Mon esprit fait un retour en arrière et s'arrête à 1775, quand les colonies américaines révoltées ont employé tous les artifices pour soustraire les Canadiens français à leur allégeance à la couronne anglaise; je me reporte par le souvenir à la guerre de 1812, alors que le sang des Canadiens français a arrosé les provinces de l'Est, pour le maintien de la suprématie britannique. L'histoire nous dit comment en 1840, les Canadiens français, alors plus nombreux que les habitants du Haut-Canada, se sont unis à nous pour obtenir un Parlement unique en vue d'améliorer la situation du Canada.

Quelques DEPUTES: A la question.

M. NICKLE: J'ai pris la parole pour une question de privilège. Je prétends que si mes paroles doivent être citées, c'est mon droit d'exiger qu'elles le soient correctement.

M. CARVELL: Lisez l'autre partie.

M. LEMIEUX: Pourrais-je indiquer la phrase dont il s'est servi: "Nous ne devons rien à l'Angleterre". Cela expliquera ce que je viens de dire. J'ai accepté l'explication de mon honorable ami.

M. NICKLE: Je ne me souviens pas de m'être jamais servi de ces paroles: "Nous ne devons rien à l'Angleterre." Si l'honorable député peut les trouver dans mon discours, je lui serai très reconnaissant de me les signaler. Maintenant que j'ai la parole, si mon droit est reconnu, je désire continuer ma citation.

M. l'ORATEUR: S'il s'agit d'une question de privilège, je dois dire à l'honorable député que je ne la crois pas justifiée.

M. NICKLE: Alors je soulève une question de règlement. Si l'on cite mes paroles on doit le faire correctement.

M. LEMIEUX: J'ai accepté l'explication de l'honorable député. Si je me trompe...

M. NICKLE: Voulez-vous, je vous prie, monsieur l'Orateur, rendre votre décision.

M. l'ORATEUR: Je ne vois aucune question de règlement.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre des Finances a parlé en termes très sombre de l'avenir du parti libéral. Il a dit que nous avions encore beaucoup d'autres épreuves à subir, que nous devions rester cinq, dix, quinze ou peut-être même vingt ans dans l'opposition. Qu'il me soit permis de recommander à mon honorable ami la lecture d'un discours de Mirabeau, dans lequel il disait que le Capitole n'était pas loin de la roche Tarpéienne. Nous avons vu des partis politiques, tout aussi forts que le parti conservateur, rester au pouvoir juste le temps nécessaire pour montrer au peuple combien ils étaient inconséquents. Mais puisque mon honorable ami se met à prophétiser, souffrez que je lui rappelle que nous sommes persuadés d'avoir pour nous une grande cause et un grand chef. Nous avons une bonne cause, comme les libéraux d'Angleterre en avaient une en 1870 après leur défaite, et nous avons à notre tête un Gladstone canadien. L'automne dernier, après une réunion populaire tenue à Woodstock où cinq assemblées débordantes ont dû être réunies pour permettre à l'honorable leader de l'opposition de parler à l'immense multitude des électeurs qui s'étaient rassemblés, le "Mail and Empire" a dit à ses lecteurs que si autant de milliers de gens s'étaient donné rendez-vous à Woodstock, c'était évidemment parce que la population d'Ontario, qui était très généreuse, voulait voir le vieux chef une dernière fois. C'est ce qui avait été dit de Gladstone quand il entreprenait sa fameuse campagne historique du Midlothian et nous connaissons le résultat qu'il obtint en 1880; il mit en déroute et désorganisa le parti tory d'Angleterre, comme le parti tory du Canada sera mis en déroute et désorganisé aux prochaines élections générales. Permettez-moi de rappeler à mon honorable ami les paroles de Gladstone durant cette campagne; elles sont d'application dans les circonstances présentes.

Nous ne pouvons pas compter sur la fortune du pays, ni sur les puissants du pays, pas plus que sur l'influence que donnent habituellement la puissance et la fortune. Au fond, ces forces sont contre nous, car toutes les fois qu'il y a une corporation formée, toutes les fois qu'on rencontre une sorte de monopole organisé, toutes les fois qu'il existe un intérêt étroit et sectaire différent de celui du pays et désireux de s'élever contre l'intérêt du public, le parti libéral ne doit attendre, messieurs ni tolérance ni amitié. Au-dessus de tout cela, et derrière tout cela, il y a quelque chose de plus puissant, c'est la nation elle-même.

Avant de terminer, je voudrais répondre à mon ami de Kingston (M. Nickel). J'ai lu dans les Débats à la page 27 les paroles suivantes qu'il a prononcées dans son discours:

Si je saisis bien la pensée et les intentions du peuple canadien, il est bien déterminé à ce que jamais l'existence de sa nationalité ne repose sur la bonne volonté et la faveur d'une puissance étrangère. Au dire des critiques, nous ne devons rien à l'Angleterre, parce que sa diplomatie n'a pas été juste à notre endroit.

Il parle ainsi des nationalistes de la province de Québec.

M. NICKEL: Monsieur l'Orateur, je soulève...

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. NICKEL: Je soulève une question de règlement. L'honorable député m'a posé une question et je crois que c'est mon privilège de pouvoir y répondre. J'ai dit: "Au dire des critiques", je n'ai pas dit: "Au dire des nationalistes".

Quelques DEPUTES: Qui sont-ils?

M. LEMIEUX: C'est précisément ce qui est dit dans la province de Québec par mes honorables amis, le ministre des Postes, le ministre du Revenu de l'intérieur, le secrétaire d'Etat, le député de Dorchester, le député de Chambly-Verchères et par tous les nationalistes.

Qpelques DEPUTES: Non! non!

M. RAINVILLE: J'invoque le règlement. Si l'honorable député veut me montrer, même dans un journal, que j'aie jamais dit que nous ne devions rien à l'Angleterre, je suis prêt à donner ma démission.

Quelques DEPUTES: Rétractez-vous!

D'autres DEPUTES: Vous avez peur.

M. MARTIN (Montréal, Sainte-Marie): Dites-nous ce qu'il a dit.

M. LEMIEUX: Heureusement, j'ai avec moi l'évangile du nationalisme, le "Nationaliste", qui a reproduit mot pour mot plusieurs discours prononcés par l'honorable député de Chambly-Verchères.

Un DEPUTE: Qu'il démissionne.

M. LEMIEUX: Nous n'avons pas eu beaucoup de démissions, monsieur l'Orateur. Je crains que cette Chambre ne se dégarnisse et que la majorité de coalition du Gouvernement ne tombe à rien s'ils démissionnent tous quand nous aurons lu leurs discours. Le "Nationaliste", l'organe de l'honorable député de Chambly-et-Verchères, l'organe du ministre des Postes, l'évangile des rebelles de la province de Québec rapporte que l'honorable député de Chambly-et-Verchères a dit:

Ne serait-il pas préférable d'employer notre argent à construire de nouveaux chemins de fer, à développer la colonisation, à creuser le canal de la baie Georgienne, à outiller les ports de Montréal, Sorel, Québec, Saint-Jean

et d'autres villes, avant de résoudre ce grand problème? Le Gouvernement doit le soumettre au peuple.

Le 21 août, l'honorable député a dit:

Pourquoi M. Borden a-t-il fait alliance avec sir Wilfrid Laurier sur cette question comme sur beaucoup d'autres? Le chef de l'opposition à Ottawa est la mascotte de sir Wilfrid Laurier. Chaque fois que le premier ministre a un mauvais coup à faire, il se sert de M. Borden et M. Borden va volontiers à son secours.

M. GAUVREAU: Qui a dit cela?

M. LEMIEUX: L'honorable député de Chambly-Verchères, l'honorable député qui est désireux de démissionner, l'honorable député qui a dit que nous ne devions rien à l'Angleterre.

Nous connaissons le chant: "Britons never shall be slaves". Ecoutez bien ce que disait l'honorable député de Chambly-Verchères, le 11 septembre 1911, exactement dix jours avant l'élection. Il était accompagné d'un rebelle, M. Armand Lavergne, qui voudrait déchaîner la guerre civile au Canada, si on en croit le directeur général des Postes:

Je me suis dit..

Il se parlait à lui-même, il monologuait.

Je me suis dit que je n'irais pas à la Chambre des communes comme un esclave; j'ai trop de cœur pour cela.

Plusieurs DEPUTES: Très bien.

M. LEMIEUX: Voici maintenant le langage dont il se servait le 21 février 1910:

Depuis un siècle la course aux armements s'est poursuivie sans relâche et cette maladie est aujourd'hui à l'état épidémique en Europe. Les populations ont été ruinées pour nourrir les soldats et entretenir les navires de guerre, Si les Etats-Unis désiraient avoir le Canada, ils n'auraient qu'à le prendre, et je crois—je soupçonne—que l'Angleterre permettrait à nos voisins de s'emparer de notre pays sans rien dire. Invariablement..

J'appelle l'attention toute particulière de l'honorable député de Kingston sur ce passage:

Invariablement, les Etats-Unis ont obtenu ce qu'ils ont demandé, et nos droits ont toujours été sacrifiés par la mère patrie.

Mon honorable ami était dans le vrai en prétendant que quelqu'un avait dit que nous ne devons rien à l'Angleterre. Ce quelqu'un n'était autre que l'honorable député de Chambly-Verchères. Je disais, il y a un instant que l'honorable député de Nicolet (M. Lamarche) était le plus grand coupable, mais la palme revient à son collègue de Chambly-Verchères. Il va sans dire que tous les lauriers, la médaille d'or, appartiennent au directeur général des Postes. Monsieur l'Orateur, je n'ai rien à ajouter.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre!

M. LEMIEUX: Nous avons eu beaucoup d'autres déclarations de cette nature, mais je m'abstiendrai d'en donner lecture à la Chambre.

M. RAINVILLE: J'ai dit, monsieur l'Orateur . . .

M. LEMIEUX: L'honorable député était dans le comté de Richelieu.

M. RAINVILLE: . . .que je n'ai jamais prononcé les paroles que l'on m'a attribuées . . .

M. LEMIEUX: L'honorable député est heureux, je n'en doute pas.

M. RAINVILLE: . . et je demande à l'honorable député de Rouville de se rétracter.

M. LEMIEUX: Pour me rétracter il me faudrait déchirer en morceaux le "Nationaliste", cet évangile de mon honorable ami.

Plusieurs DEPUTES: Rétractez!

M. LEMIEUX: Jamais.

M RAINVILLE: Je demande à l'honorable député de retirer ses paroles; elles constituent une injustice à mon égard.

L'hon. L. P. PELLETIER (directeur général des Postes): Monsieur l'Orateur, je crois que dans les circonstances, après un discours comme celui que nous venons d'entendre, la meilleure ligne de conduite à tenir . . .

M. LEMIEUX: C'était un cas d'urgence.

M. PELLETIER. Après les accusations que l'honorable député de Rouville a portées contre quelques-uns de ses collègues dans cette Chambre. . .

M. LEMIEUX: Vous voulez dire des réminiscences.

M. PELLETIER: Mon honorable ami ne peut-il pas patienter quelques instants? Je comprends qu'il est en proie à un certain mécontentement et personne n'en sera surpris, mais je crois qu'il devrait. . .

M. LEMIEUX: Sourire.

M. PELLETIER: Il s'efforce de paraître souriant, mais il est toujours morose et aigri. S'il veut avoir la complaisance d'écouter ce que j'ai à dire, je crois qu'il ne refusera pas de présenter des excuses aux membres de cette Chambre contre lesquels il a porté des accusations. Il a affirmé qu'il pouvait donner la preuve que l'honorable député de Chambly-Verchères a prononcé les paroles qui lui ont été attribuées.

M. LEMIEUX: Certainement.

M. PELLETIER: Que mon honorable ami patiente un instant. Il n'a pas été interrompu; il a été écouté avec beaucoup de courtoisie et il doit à son tour se montrer courtois envers ses adversaires. De-

puis le commencement du débat, il est le seul qui ait jugé à propos de se livrer a des personnalités contre ses collègues et s'il lui plaît de prendre cette attitude et se complaire dans l'invective, il doit s'attendre à ce qu'on lui réponde sur le même ton.

M. LEMIEUX: Pourquoi m'a-t-on rappelé à l'ordre?

M. PELLETIER: Je demande encore une fois à l'honorable député de vouloir bien attendre que j'aie fini de m'expliquer.

M. LEMIEUX: Ne soyez pas trop long.

M. PELLETIER: Mon honorable ami est tenu de se conformer aux règlements comme tous les autres membres de cette Chambre, mais il est tellement aigri qu'il ne peut pas se contenir, c'est pourquoi. monsieur l'Orateur, nous sommes obligés de demander votre intervention pour que nos droits soient respectés.

M. LEMIEUX: Les droits sur le ciment.

M. l'ORATEUR: Le règlement défend d'interrompre un député qui a la parole.

M. PELLETIER: L'honorable député de Rouville a reproché à l'honorable député de Chambly-Verchères d'avoir dit: "Nous ne devons rien à l'Angleterre".

M. LEMIEUX: Il a dit pis que cela.

M. PELLETIER: J'espère que mon honorable ami se rend compte de sa position et qu'il suivra le conseil que vient de lui donner le président.

M. LEMIEUX: Il a dit pis que cela.

M. PELLETIER: Lorsque l'honorable député de Rouville a porté son accusation, l'honorable député de Chambly-Verchères l'a niée; le règlement de la Chambre et l'honneur lui faisaient un devoir d'accepter cette dénégation. De propos délibéré, il a préféré mettre de côté l'honneur et les règlements et, à l'avenir, le public saura comment sont conduits les débats de cette Chambre lorsque l'honorable député de Rouville prend la parole et pourra comparer sa conduite à celle des autres députés. L'honorable député de Rouville a essayé de prouver son assertion en donnant à la Chambre lecture de certains extraits qui ne contenaient pas l'ombre d'une preuve à l'appui de son affirmation. Il devrait avoir le courage de se rétracter. Cependant, il a déclaré qu'il n'en ferait rien.

M. LEMIEUX: Je n'ai jamais dit cela.

M. PELLETIER: Supposons qu'il ne l'ait pas dit.

M. LEMIEUX: J'ai dit que l'honorable député de Chambly-Verchères avait dit pis que cela.

Plusieurs DEPUTES: Très bien.

M. PELLETIER: Quelle mouche a piqué mes honorables amis de la gauche. Je suis bien prêt à m'occuper d'eux autant qu'ils le méritent, mais nous assistons en ce moment à un étrange spectacle. Un député qui occupe un siège au premier rang de la gauche porte une accusation contre un de ses collègues et entreprend d'en faire la preuve, sans pouvoir y réussir. Il refuse ensuite de faire ce que lui dicte son devoir et de retirer son accusation. Ses amis approuvent son attitude et l'applaudissent; il est bon que la Chambre et le pays soient mis au courant de l'attitude de l'opposition sur cette question.

Le présent débat a déjà duré plus que de raison, mais il n'aura pas été inutile, en ce qu'il nous aura permis, après de nombreuses tentatives, de savoir enfin en quoi consiste le programme du parti libéral.

L'honorable ministre des Finances a demandé à l'opposition quelle était son attitude sur la question de la réciprocité, mais, à ce moment, nos honorables amis de la gauche ne savaient pas encore s'ils seraient pour ou contre la réciprocité et, partant, ils ne pouvaient pas répondre. Quelques jours plus tard, l'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce) leur posa la même question, mais lui non plus ne put obtenir de réponse. L'opposition prévoyant que la même question lui serait posée de nouveau s'était évidemment concerté pour prendre un parti. Lorsque plus tard, l'honorable député de King-et-Albert (M. Fowler) revint à la charge, il réussit à faire dire à la gauche qu'elle était unanime en faveur de la réciprocité, malgré que l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) eût déclaré à la dernière session que la réciprocité était morte et enterrée.

M. GUTHRIE: Mon honorable ami me permettra-t-il de l'interrompre? J'ai en effet déclaré à la dernière session que, dans mon opinion, la question de la réciprocité était morte et enterrée et, à ce moment, j'en étais convaincu, mais personne n'a jamais pu se méprendre sur ma manière de voir quant au principe même de la question. Je n'ai jamais changer d'opinion; je pensais alors comme je pense aujourd'hui. Ce que j'ai voulu dire, et je crois l'avoir expliqué dans le temps, c'est que la réciprocité n'était plus la question du jour pour les contribuables de ce pays; et que la grande question qu'ils étaient appelés à décider était celle de la marine. Il n'y a jamais eu d'ambiguïté quant à mon opinion au sujet de la réciprocité. Je la désire autant aujourd'hui que je la désirais alors.

M. PELLETIER: J'ai dit que l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) avait déclaré. . .

M. LEMIEUX: Retractez.

M. PELLETIER: Je n'ai rien à retracter. J'ai prétendu que l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) avait déclaré à la dernière session que la réciprocité était une question morte et enterrée. Mon honorable ami vient d'avouer qu'il a en effet fait cette déclaration, de sorte que je n'ai rien à retracter.

M. GUTHRIE: Je ne demande pas de rétraction à l'honorable ministre; j'ai simplement donné des explications concernant ma déclaration de l'an dernier, et je crois ces explications plausibles.

M. PELLETIER: Dans ce cas, j'ai bien saisi ce que l'honorable député a déclaré.

M. GUTHRIE: J'ai certainement prononcé ces paroles.

M. PELLETIER: Si nous tombons d'accord sur ce point, je n'ai rien à rétracter.

M. GUTHRIE: Rien. Je voulais simplement expliquer le point soulevé.

M. PELLETIER: L'honorable représentant de Rouville me demande de retirer ce que j'ai avancé, parce qu'il aimerait mettre quelqu'un en la posture désavantageuse où il se trouve lui-même; pourtant—et c'est l'honorable député (M. Guthrie) qui le reconnaît lui-même—je n'ai rien à rétracter. J'en arrive maintenant à la contre-proposition soumise à la Chambre. Je dois avouer qu'à mon sens elle se rapporte à des faits qui pourraient donner lieu à une enquête présidée par un juge, mais que les affirmation qu'on a faites ici ne peuvent être que des avancés de personnes intéressées à obtenir, coûte que coûte, une décision en leur faveur sur des affirmations dont la Chambre n'a pas à examiner le bien fondé.

Il est, toutefois, un détail amusant qui se rattache à cette proposition. On nous a dit que des manœuvres frauduleuses avaient marqué la campagne électorale dans Richelieu; on s'esclaffe à ce propos et l'on entend le très honorable chef de la gauche et ses partisans en cette Chambre dénoncer en termes énergiques les actes révoltants, à leur avis, qui ont marqué cette élection. Pourtant, ces honorables députés ont négligé de dire à la Chambre que l'élection partielle de Richelieu était devenue nécessaire uniquement parce que leur candidat élu lors des dernières élections générales avait dû admettre devant les tribunaux qu'il n'avait remporté la victoire que grâce aux menées frauduleuses de ses partisans, et qu'il avait été obligé de démissionner pour cette unique raison. Ils condamnent les manœuvres frauduleuses auxquelles les conservateurs ont eu recours. Cependant, ils n'ont pas un mot pour réprouver certains faits qui se sont produits au cours de l'élection générale dans Richelieu et qui ont révélé une gravité telle que l'élu de ce comté s'est trouvé dans l'obligation d'abandonner son mandat avant qu'on ne commençât la preuve des turpitudes alléguées. Mes honorables amis ne se flattent pas de l'idée qu'ils ont réussi à faire croire tout cela à notre population.

On nous dit qu'à Sorel on a promis la construction d'une cale de halage, mais ce n'est que tout récemment qu'il est venu à l'idée de mes honorables amis que c'est un crime pour un membre de cette Chambre de se rendre dans un comté promettre l'exécution d'un grand ouvrage d'intérêt public. Au cours des quinze années qu'a fleuri le régime libéral dans la province de Québec—j'ignore s'il en a été ainsi dans les autres provinces—on n'a pas compté une seule élection générale ou partielle durant laquelle le parti qui détenait les rênes du pouvoir n'a pas essayé de remporter la victoire en promettant l'exécution de quelques travaux publics importants. Le fait est de notoriété générale. Je ne citerai qu'un cas en particulier. Il se trouve des membres de cette Chambre qui se convrent aujourd'hui la face en présence de faits de cette nature, mais qui se sont rendus dans la division qui les a élus, pour y déclarer que les électeurs devaient nécessairement voter en faveur du candidat de Laurier, s'ils voulaient obtenir la construction de telle ou de telle voie ferrée. Est-ce là agir suivant la justice et l'équité? Que l'honorable représentant de Montcalm (M Lafortune) réponde à cette question que je lui pose de préférence aux autres membres de la gauche. Un jour les tribunaux ont privé de la jouissance de ses droits politiques un homme de la province de Québec, parce qu'il avait promis l'exécution de travaux publics importants. C'était la première fois que les cours civiles de cette province établissaient cette jurisprudence. On a rendu une décision contraire depuis lors et les tribunaux ont déclaré que si quelqu'un se rendait dans un comté et promettait, non pas à tel électeur en particulier, mais d'une façon générale, l'exécution de grands travaux d'intérêt public, il n'accomplissait pas un acte de corruption électorale entraînant la privation de ses droits d'électeur, alors même qu'il s'agirait d'un candidat à une élection quelconque dans aucun comté du Dominion.

Où est le crime? L'honorable représentant de Charlevoix (sir Rodolphe Forget) a pleinement expliqué que bien longtemps avant qu'il ne fût question de cette élection, le ministre des Travaux publics de ce temps-là, M. Monk, s'était rendu à Sorel: s'il a dit à la population de cette ville qu'il était en faveur de la construction d'une cale de halage, ce n'était certainement pas un crime de répéter cette déclaration faite avant cette élection partielle contrairement à l'impression que veulent créer à ce propos les membres de la gauche.

C'est une tempête dans un verre d'eau, soulevée par les membres de la gauche qui n'ont trouvé rien de mieux à invoquer contre la politique de la présente administration.

Au cours de ce grand débat sur l'adresse en réponse au discours du trône, le parti libéral aurait dû se trouver en état de se présenter devant la Chambre des communes en vous remettant, monsieur l'Orateur, une proposition énonçant la politique qu'il entendait suivre sur cette question et sur celles encore importantes qu'il nous faudra résoudre. Nous n'avons entendu leurs doléances que parce qu'ils n'ont pu réussir à remporter l'élection de Macdonald où ils ont subi une défaite écrasante; ils se plaignent encore de ce que leur majorité a été abaissée de 500 votes dans l'élection de Richelieu. Voilà la seule raison de l'amendement que nous discutons en ce moment.

Nous ignorons encore quels sont les grands principes politiques que nos adversaires veulent faire triompher. On a compris depuis ces jours derniers que les libéraux sont encore en faveur de la réciprocité. Nous leur abandonnons volontiers cette théorie politique, qu'ils se permettent cette liberté et qu'ils jouissent de cet avantage; ils constateront plus tard où cela les conduira. Je suis certain que c'est avec la plus grande répugnance que certains de nos amis de la gauche ont dû accepter ce que probablement la majorité du parti libéral, réuni en caucus, avait arrêté, car quelques-uns des membres de la gauche préféreraient qu'il ne fût plus question de la réciprocité dans le programme de leur parti.

Une VOIX: Il ne s'en trouve pas un seul.

M. PELLETIER: Nos amis du parti libéral ont toujours beaucoup espéré des électeurs des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta.

Ils se targuent qu'un de leurs partisans a déployé le drapeau de la réciprocité, même au cours d'une élection provinciale; c'est probablement à cause de cela que la majorité du parti libéral réuni en caucus a décidé, peut-être au grand déplaisir d'un grand nombre de députés libéraux, de conserver la réciprocité au programme de leur parti. Nous savons ce que nous sommes et nous n'ignorons pas non plus où se trouvent nos amis. La réciprocité a été lettre morte durant un temps appréciable. L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a tenté de ressuciter cette théorie politique dans la division électorale de Macdonald. Les électeurs de cette dernière lui ont donné la réponse que l'on sait; dans tous les comtés de ce Dominion où l'on connaît mieux de jour en jour cette question, les membres du parti libéral qui ont voulu biffer la réciprocité du programme de leur parti pourront dire à l'honorable représentant d'Edmonton qu'il est la cause de la grande erreur qui a chassé leurs chefs du pouvoir.

L'honorable représentant de Rouville qui a sa façon particulière d'interpréter les actes publics et les discours prononcés sur les tréteaux politiques, a dit que j'étais responsable de ce que publie un certain journal de Montréal dont j'ai été l'un des actionnaires.

M. LEMIEUX: Je n'ai pas dit "a été", mais "sera".

M. PELLETIER: L'honorable député m'a montré du doigt en disant: "C'est vous, monsieur le ministre, c'est vous qui êtes responsable de cet article". C'est la première fois que j'entends quelqu'un qui ne veux pas en appeler aux préjugés et qui tient à respecter ce qui est respectable, dire à un actionnaire d'une compagnie: "Monsieur, vous n'êtes pas directeur de cette compagnie; vous n'en êtes qu'un simple actionnaire; cependant, vous devez assumer la responsabilité de tout ce que publie ce journal ,même si vous ne professez pas les opinions qu'il exprime.

Je n'ai pas besoin de prononcer un long discours pour réfuter cet argument, car il tombe lui-même. Je crois que l'honorable représentant de Rouville a trouvé que depuis les dernières élections un grand nombre de personnes n'admirent plus sa façon de discuter les questions qui sont soumises à la Chambre; je me contenterai de dire, à ce propos, qu'il est parfois dérogatoire à la dignité d'un membre de cette Chambre d'avoir recours à ces expédients.

Il me fait réellement peine de constater que l'honorable représentant de Rouville croit que j'ai ambitionné atteindre l'importance qu'il a réussi à se donner dans le passé comme dans le présent, en travaillant à obtenir l'abaissement du tarif des cablôgrammes. A ce propos, il dit: "Vous vous donnez un mérite qui nous revient." Je puis affirmer à l'honorable député que ce n'est pas là ce que je me propose de faire ni aujourd'hui, ni demain, ni jamais.

L'honorable représentant de Rouville est un grand admirateur des choses du passé. Ce n'est pas ce gouvernement qui a accompli tout ce que l'on trouve au Canada, non, non, mais c'est plutôt l'honorable député que nous devons remercier de cet état de choses. Chaque fois qu'on parlera du bien accompli dans le passé, ou de quelque chose d'heureux qui se produira dans l'avenir pour le plus grand bénéfice du pays, le plus infime membre de cette Chambre devra s'incliner devant l'honorable représentant de Rouville et dire: Ce n'est pas moi qui ai fait cela, certes, non; mais c'est plutôt vous, le grand homme qui représente Rouville; c'est vous seul qui êtes l'auteur de tout le bien qui se fait au Canada.

C'est peut-être à cause de l'honorable député que nous avons réussi à obtenir au cours de l' t dernier des réductions encore plus sensibles dans le tarif des cablôgrammes. Au mois d'octobre de l'année dernière il ne faisait plus partie de l'administration; cependant, nous avons réussi à ob-

tenir une diminution du tarif des câblogrammes au mois d'août de cette année.

Et l'honorable député de Rouville de dire: C'est moi qui a accompli cela; c'est moi le factotum; c'est moi qui seul qui a inspiré cette politique; mon influence puissante subsiste encore, même après mon départ de ce ministère; bien que je sois absent, c'est encore mon prestige qui accomplit toutes ces grandes choses. Certes, un homme qui jouit de cette influence, a bien le droit de porter des accusations comme bon lui semble, sans se croire obligé d'établir la preuve de ses avancés, s'il ne lui plait pas de les retirer. On ne doit pas traiter pareil homme comme on traiterait le premier venu. Qu'importe que le Gouvernement travaille dans les intérêts de la population, nous serons certainement forcés un jour ou l'autre de nous adresser à la Chambre pour lui demander un crédit destiné à l'érection d'un monument à l'honorable député de Rouville en souvenir de ce que nous aurons fait. Oh! nous allons le traiter avec justice. Laurier sera ignoré; seul restera le grand homme de Rouville qui accomplit toutes ces belles choses. Il ne daigne pas même mettre le pays dans ses secrets. J'imagine que cela est dû à sa conviction que le pays trouvera difficile d'avaler la pilule. Je ne veux pas user d'un langage trop sévère à ce propos, mais il est bon que nous nous occupions de l'honorable député afin de l'empêcher, si cela est possible, de faire montre d'une arrogance aussi outrée. Ce n'est pas un méchant garçon, ainsi que tout le monde peut le constater; s'il voulait seulement proclamer moins haut ses propres mérites! Nous lui fournirons l'occasion de faire pénitence; nous tâcherons de l'engager à se réduire lui-même au rang d'un homme ordinaire.

Le grand, le glorieux, l'infaillible député de Rouville nous a raconté un grand nombre de faits qui sont de nature à jeter du discrédit sur l'honorable représentant de Charlevoix (sir Rodolphe Forget); se tournant du côté de ses amis, il a prophétisé ce qui arrivera si le Gouvernement se propose de tenir une certaine attitude à l'endroit d'une institution dont on parle, comme si elle était sur le chemin de la banqueroute. Peu s'en est fallu qu'il n'accusât l'honorable représentant de Charlevoix de manquer de droiture et d'honnêteté.

M. LEMIEUX: N'étiez-vous pas vous-même directeur de cette compagnie?

M. PELLETIER: Asseyez-vous.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre était un des directeurs de la compagnie.

M. PELLETIER: J'étais un des directeurs de la compagnie en même temps que le sénateur Casgrain, M. Dubord et autres libéraux respectables de la ville de Québec.

M. LEMIEUX: Ne vous fâchez pas.

M. PELLETIER: Je ne me fâche pas, mais je tiens à faire voir à la Chambre jusqu'où l'honorable député peut aller parfois. Il est évidemment très chagrin de la situation dans laquelle il se trouve, et il voudrait s'en venger sur son prochain. Aujourd'hui ses traits sont dirigés contre l'honorable député de Charlevoix.

M. LEMIEUX: Non, non.

M. PELLETIER: Que l'honorable député veuille bien garder le silence. S'il ne peut pas maîtriser son ardeur, un verre d'eau froide ou de limonade lui aiderait peut-être à garder son sang-froid, et à se conformer au règlement de la Chambre.

M. LEMIEUX: Mais vous étiez un des directeurs.

M. PELLETIER: Le voilà qui revient à la charge. Oui, il est bien chagrin, et il témoigne sa mauvaise humeur contre l'honorable député de Charlevoix, qui a tant fait pour saper l'influence du parti libéral dans la province de Québec. Il voudrait tirer vengeance de tous ceux qui ont contribué à lui faire perdre son portefeuille de ministre. J'ai été naguère en butte à ses traits; l'ancien ministre des Travaux publics (M. Monk) a eu son tour, ainsi que l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Rainville). Et maintenant c'est au tour de l'honorable député de Charlevoix.

L'honorable député confond, comme je l'ai dit, la compagnie du chemin de fer de Québec au Saguenay, qu'il dit être en banqueroute, avec la compagnie Québec Railway, Light, Heat and Power. Quant à la compagnie du chemin de fer de Québec au Saguenay, je n'en ai jamais été un directeur, je n'ai jamais eu avec elle de rapports quelconques. Je tiens à ce que la Chambre le sache. A l'honorable député qui s'applique à dénigrer un représentant du peuple tel que le député de Charlevoix, je dirai, comme aussi à la Chambre, que son attaque est dirigée contre un Canadien dont toute la province de Québec est fière. Rien de ce que pourra dire l'honorable député de Rouville ne saurait porter atteinte à la réputation dont jouit le représentant de Charlevoix dans la province de Québec. En parlant ainsi dans cette enceinte l'honorable député n'avait qu'un mobile; inspirer de la méfiance quant au parachèvement du chemin de fer de Québec au Saguenay.

L'honorable député de Charlevoix, dit-il, cherche à s'excuser auprès de la Chambre d'avoir fait antichambre dans les bureaux des ministres en vue d'obtenir des faveurs pour le chemin de fer de Québec au Saguenay. Je lui déclare que c'est là une fausseté; en parlant ainsi il calomnie un homme politique de sa propre province. Je ne lui demanderai pas de se rétracter, car plus il en dit et moins il se rétracte; plus il est injuste, et plus il cherche à l'être. Il n'y a

rien à en attendre. Mais le pays lui tiendra compte de sa mauvaise conduite, et ce ne sera ni au profit ni à l'honneur de l'honorabe député de Rouville.

Il se trompe s'il pense qu'en proférant des menaces en cette enceinte et en parlant comme il le fait du chemin de fer de Québec au Saguenay, il va influencer la marche des événements. Si le Gouvernement est d'avis (car l'affaire fera le sujet d'une enquête, j'imagine) que la construction de ce chemin de fer, une fois commencée, il est d'intérêt public de la mener à bonne fin, —remarquez bien mes paroles, s'il est d'intérêt public,—le dépit et le ressentiment manifestés par l'honorable député envers un de ses collègues de la députation n'empêchera pas le Gouvernement de faire son devoir. Mais l'honorable député déclare que tout cela est déjà fait accompli. Je déclare de mon côté à la Chambre que le Gouvernement à l'heure qu'il est n'a encore rien de précis par devers lui, aucune décision n'a jusqu'ici été prise à cet égard.

M. LEMIEUX: Vous voyez.

M. PELLETIER: L'honorable député souligne mes paroles; mais ce que j'ai dit, et j'espère qu'on en a pris note, c'est que nous ne serons pas influencés par les menaces de l'honorable représentant de Rouville. S'il est d'intérêt public que la construction de ce chemin de fer soit menée à bonne fin, nous le ferons. La question sera jugée suivant son mérite et non pas au gré des menaces du représentant de Rouville.

M. LEMIEUX: Vous avouez, enfin.

M. PELLETIER: Parce que j'ai dit que la question serait jugée sur son mérite et en nous inspirant de l'intérêt public, l'honorable député déclare que j'avoue. C'est sa manière à lui d'entendre l'intérêt public; ce n'est pas la mienne.

Un instant avant que l'honorable député de Rouville eût jugé à propos de lancer ces accusations contre des membres de la droite, on nous informait que ces messieurs avaient perdu vingt comtés dans la province de Québec en raison de ces appels. Nos adversaires paraissent ne s'y plus comprendre; ce qui n'a pas lieu de surprendre lorsqu'on est au fait des circonstances.

Dans la province de Québec—je ne parle pas de ce qui se passe ailleurs, mais seulement de ce qui m'est personnellement connu,—dans la province de Québec, chaque fois que les conservateurs ont cherché à faire leur devoir envers le pays, même si l'on se reporte à l'époque reculée de l'adoption de la loi sur la milice, les libéraux de cette province se sont mis à parcourir les campagnes et ont cherché à monter les esprits, à leur inspirer de l'hostilité pour toute mesure de défense militaire, par terre ou par mer. Tel a été leur programme depuis des années. C'était leur attitude en 1896, lorsque dans la province de Québec, comme dans d'autres parties du Dominion, ces grandes questions se débattaient et devaient être décidées. Les libéraux de la province de Québec se transportèrent de paroisse en paroisse pour engager nos gens a voter contre sir Charles Tupper, lequel s'était rendu coupable d'un grand crime en achetant des canons pour notre milice.

Nous avons entendu de ces appels sur tous les tréteaux et dans toutes les paroisses de la province de Québec, et les libéraux de cette province étaient déjà familiarisés avec cette pratique. Jugez de leur surprise lorsque ces mêmes hommes leur revinrent disant: "Maintenant, ce qu'il nous faut c'est une imitation de marine de guerre". Atterrés, ils s'écrièrent: "Mais ce ne sont pas les mêmes hommes qui des années durant nous ont prêché que nous n'avions nullement à nous occuper de la défense du pays par terre ou sur mer!" Faut-il s'étonner si certains de leurs concitoyens de la province de Québec ont cru pouvoir se payer le luxe de leur infliger la peine du talion, et leur rappeler leurs tirades d'antan. Je ne m'en étonne pas; et ce n'était que justice.

Mais en voilà assez sur cette question. Si j'ai pris la parole, ce n'est que pour réfuter les injustes accusations portées par l'honorable député de Rouville. Lorsqu'on nous dit dans la province de Québec que nous ne faisons pas notre devoir dans les circonstances, nous répondrons simplement que, une fois le pays mis au courant, il sera temps de porter un jugement sur notre conduite.

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

Reprise de la séance.

M. l'ORATEUR: Aux termes de l'article du règlement qui régit la matière, la première heure de la séance du mardi soir est d'ordinaire réservée pour la délibération des bills d'intérêt privé, mais comme aucun bill privé inscrit au Feuilleton n'est prêt pour délibération, nous reprendrons ce soir la discussion de la motion relative à l'adresse en réponse au discours du trône ainsi que de l'amendement s'y rapportant.

M. P. J. A. CARDIN (Richelieu) (texte): Monsieur l'Orateur, on a discuté assez longuement, depuis le commencement du débat sur l'adresse, de l'élection partielle de Richelieu, pour qu'il me soit permis de donner quelques explications à cette Chambre sur les manœuvres qui ont été employées par le parti qui siège à votre droite. Cependant avant d'entrer dans la discussion de cette question, je me permettrai de dire quelques mots en réponse à l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier), qui m'a fait l'honneur de m'adresser quel-

ques observations au cours de ses remarques cet après-midi.

Tout d'abord, si je l'ai bien compris, l'honorable ministre reproche à l'opposition de n'avoir pas encore défini d'une façon précise la politique qu'elle entend suivre, durant la présente session, sur les diverses questions qui seront soumises à la discussion. Il me semble que les honorables députés de cette Chambre doivent trouver bien extraordinaire un semblable langage dans la bouche d'un ministre. Ce n'est pas à l'opposition de définir sa politique et d'expliquer la ligne de conduite qu'elle entend suivre. Il appartient au Gouvernement lui-même de définir la politique qu'il a l'intention de mettre à exécution, et il suffit de lire le discours du trône pour se convaincre que les honorables députés, qui composent aujourd'hui la majorité ministérielle, ne doivent pas être beaucoup plus renseignés que nous ne le sommes nous-mêmes. Personne ne connaît la véritable politique du Gouvernement.

Est-il étonnant que nous, de l'opposition, nous n'ayons pas encore formulé les principes qui nous serviront de guide dans la discussion qui s'engagera la semaine prochaine, sur la question navale? Mais il est bien plus étonnant de voir que les ministres ne soient pas encore en état de formuler leur politique sur la question navale, bien que quatre d'entre eux soient allés en délibérer avec l'amirauté anglaise. Ils ne nous ont encore fourni aucun détail sur leur politique. Je trouve plus qu'étrange que l'on nous reproche de ne pas avoir fait connaître la nôtre?

Que le Gouvernement sorte de ses retranchements, et il s'apercevra que l'opposition sera prête à le rencontrer en formulant une politique conforme à ce qu'elle prêchait avant le mois de septembre 1911. D'après ce que l'on peut voir, la politique qui sera proposée par le Gouvernement sera contraire à celle prêchée par les ministres français du cabinet actuel à la même époque.

A la fin de ses remarques, cet après-midi, le ministre des Postes a fait allusion à ma démission, lors de la dernière contestation de l'élection de Richelieu. Comme tout le monde sait, la loi électorale actuelle est excessivement sévère; des irrégularités même sans importance, commises par des agents, peuvent justifier un jugement d'annulation. Et je puis dire que si toutes les élections faites dans le pays en 1911 avaient été contestées, elles auraient toutes été annulées.

D'ailleurs, il ne s'est passé rien d'extraordinaire dans mon élection en 1911. J'en trouve l'aveu dans les actes et agissements du Gouvernement lui-même. Il ne faut pas oublier que cette contestation de mon élection a été l'acte ou le fait d'un particulier, que le Gouvernement lui-même et les chefs du parti conservateur l'on blâmée. Ils ont même exercé une certaine pression pour le faire se désister. Si donc il s'était commis tant d'irrégularités, tant de manœuvres frauduleuses, il me semble que l'honorable ministre des Postes—si pur aujourd'hui—aurait dû prendre lui-même la direction de cette contestation.

J'en arrive maintenant à ce qui s'est passé dans le comté de Richelieu, lors de la dernière élection partielle.

Tout d'abord, je désire signaler à la Chambre le fait qu'on a discuté surtout les questions d'intérêt personnel et d'intérêt matériel, et que les grands principes pour lesquels ont a tant combattu en 1911 ont été relégués à l'arrière-plan. Il ne pouvait en être autrement, puisque, au début de la campagne, les chefs du parti conservateur à Montréal avaient déclaré que le candidat conservateur avait des chances d'être élu et serait élu parce que le comté de Richelieu était un comté à patronage. On est resté fidèle à cette ligne de conduite qui avait été tracée par les chefs du parti conservateur à Montréal, c'est-à-dire qu'on a parlé que de patronage et d'intérêt matériel, comme je vais l'établir dans quelques instants.

Je trouve assez extraordinaire et même étrange que les ministres viennent déclarer aujourd'hui qu'ils se sont désintéressés de l'élection. A les entendre parler, ils auraient laissé le candidat conservateur à ses propres ressources. Nous avons raison de trouver étrange que, lors de la première élection partielle dans la province de Québec, les ministres canadiens-français n'aient pas eu la générosité de venir exposer leur politique devant les électeurs du comté de Richelieu et y expliquer ce qu'ils avaient fait depuis leur avènement au pouvoir. Il est vrai qu'ils se sont abstenus de prendre part personnellement à l'élection de Richelieu; mais est-ce que, réellement, ils s'en sont désintéressés autant qu'ils voudraient le faire croire aujourd'hui. C'est ce que nous allons voir. Je vais prouver que c'est tout le contraire. Dès que l'élection fut annulée, les conservateurs de Richelieu firent une réception à l'ancien ministre des Travaux publics (M. Monk), et dans les discours qui furent prononcés alors, on parla surtout de patronage, de l'intérêt du comté d'avoir un représentant appartenant au parti politique qui détient le pouvoir. Plus tard, on organisa un grand banquet en l'honneur du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), qui fut reçu à Sorel au son de la fanfare et à la lumière de flambeaux. Ce banquet avait été organisé par celui qu'on désignait comme le candidat du parti conservateur et qui, en effet, le fut plus tard dans cette élection partielle.

Je me permettrai de citer le discours prononcé par le ministre de la Marine. Je l'emprunte à un journal que ne peut pas

être suspecté par les députés de la droite et encore moins par celui qui a représenté le parti conservateur à la dernière élection partielle. Je veux parler du journal "Le Sorelois", propriété de la famille Morgan. Voici ce que rapporte ce journal du discours du ministre:

Je sais l'importance que les chantiers de Sorel ont dans mon département. Ma politique au ministère de la Marine sera de donner à vos chantiers plus d'importance qu'ils n'en ont jamais eu. Nous avons 600 employés à Sorel, nous aurons du travail pour tous ces employés pendant l'hiver, et le nombre d'ouvriers sera augmenté, car j'ai l'intention de demander au Parlement de nouveaux subsides pour faire des travaux plus considérables que ceux qui ont été faits jusqu'ici.

Nous voulons que vos chantiers soient utilisés pour de plus grandes constructions et si les ouvriers de Sorel veulent travailler, nous augmenterons les travaux. Pour ces travaux, nous avons augmenté déjà les salaires des ouvriers, nous les augmenterons encore jusqu'à ce que les ouvriers aient été payés comme ils le méritent.

Pour tous ces travaux il vous faut un bon représentant pour le comté de Richelieu. J'espère que vous donnerez au Parlement du Canada un représentant en sympathie avec la politique du très honorable M. Borden, mon chef.

On pressent déjà les promesses qui devaient être faites un peu plus tard d'une façon plus précise.

Maintenant, je cite un extrait du discours de l'honorable député de Charlevoix (M. Forget) prononcé au même banquet, et que j'emprunte encore au journal le "Sorelois":

Sir Rodolphe Forget, avec sa verve gauloise, fit un discours à l'emporte-pièce.

Le ministre des Travaux publics nous a fait d'intéressantes déclarations. Nous allons avoir la cale sèche de Montréal dans quelques jours et la cale sèche de Québec ne saurait tarder. Le ministre des Travaux publics est le meilleur ministre de la province de Québec...

Je demande pardon à l'honorable ministre des Postes de rapporter ces paroles. Il est probable que, lorsque le député de Charlevoix parlait ainsi, il ne prévoyait pas alors le discours plein d'éloges que le ministre des Postes devait lui adresser aujourd'hui.

Et il continue:

...et je crois que puisque l'honorable M. Monk et son collègue sont si bien disposés, les ouvriers de Sorel devraient lui demander quelque chose dès ce soir.

Le Gouvernement devrait donner à Sorel un chemin de fer maritime "Marine railway" et je crois que cette amélioration assurerait de grands avantages à Sorel.

Comme président de la compagnie de navigation Richelieu-Ontario je considère que c'est là une garantie de progrès et je puis assurer le Gouvernement que nous l'aiderons à la réalisation de ce projet et, s'il le faut, nous payerons l'intérêt sur le coût de l'entreprise.

Je me permettrai de citer maintenant un autre document qui a aussi son importance. C'est une lettre du ministre de la Marine au ministre des Travaux publics, datée du 16 octobre 1912:

Ottawa, 16 octobre 1912.

Honorable F. D. Monk,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa.

Cher monsieur Monk,—En réponse à la vôtre de pareille date, je désire vous informer que des soumissions ont été demandées pour l'achat de la quantité d'acier nécessaire pour la construction de cinq chalands et de deux remorqueurs à Sorel. La date pour la réception de ces soumissions est fixée au 18 du mois courant et aussitôt que le contrat sera accordé, on commencera les travaux de construction.

Dans la demande de soumission il est spécifié que l'acier devra être livré à la date la plus rapprochée qu'il soit possible, et chaque soumissionnaire est requis de déclarer la date à laquelle il lui sera possible d'en faire livraison à Sorel.

L'intention du département est que l'on procède à ces travaux avec toute la promptitude et sous le plus court délai qu'il soit possible.

Votre tout dévoué,
J. D. HAZEN.

Comme vous le voyez, cette lettre fut écrite en pleine campagne électorale, le 16 octobre, alors que l'appel nominal avait lieu le lendemain. Cette lettre fut publiée dans le journal le "Sorelois", l'organe du candidat conservateur, à la date du 18 octobre dernier.

Monsieur l'Orateur, il y a encore d'autres faits qui indiquent que le Gouvernement ne s'est pas désintéressé de l'élection. Le département des Travaux publics y a porté un intérêt tout spécial; et la preuve c'est que le lendemain de l'appel nominal, un dragueur a été placé dans la rivière Richelieu, près du village de Saint-Roch pour faire des travaux de creusage. Des télégrammes ont été lus par le candidat conservateur pour établir qu'il avait l'appui du ministre des Travaux publics, que le ministre sympathisait avec lui, lui souhaitait succès, et même lui offrait son concours si la chose était nécessaire.

Une autre chose qui, à mon avis, prouve encore l'intérêt que le Gouvernement portait à cette élection, c'est l'envoi de son représentant, l'honorable député de Charlevoix, qui fut reçu à Sorel par le parti conservateur aux éclats de la fanfare et à la lumière de flambeaux.

Un autre fait, tout de couleur locale celui-là, mais qu'il est bon de noter, c'est que jusqu'au jour où le député de Charlevoix vint à Sorel déclarer que le Gouvernement s'intéressait à l'élection, il y avait eu chicane et division profonde dans les rangs du parti conservateur. Mais à partir de ce

moment, toutes les difficultés ont été aplanies, la paix a commencé à régner dans les rangs du parti, et tous les conservateurs ont uni leurs efforts pour essayer d'assurer le succès de leur candidat. On a même vu des membres de cette Chambre qui avaient d'abord déclaré qu'ils s'abstiendraient de prendre part à l'élection en faveur du candidat Morgan, et qui, après l'arrivée du député de Charlevoix, sont avec lui descendus dans l'arène.

Ce qui caractérise surtout la campagne conservatrice dans cette élection, c'est la tentative d'achat en bloc des électeurs accompagnée de menaces contre les employés du Gouvernement.

Je ne citerai pas de nouveau l'article publié par la "Patrie". Tous les députés de cette Chambre en connaissent déjà la teneur. Je me contenterai de faire une citation que j'emprunterai à l'"Eveil", journal conservateur publié à Sorel. Dans le numéro du 24 octobre dernier, le jour de la votation, je trouve un article intitulé: "Sir Rodolphe Forget et la victoire dans Richelieu". Voici un extrait de cet article:

Depuis une quinzaine d'années que d'élection en élection on était venu nous leurrer avec des promesses d'un Marine Railway, pour, après chaque élection, remettre à plus tard une chose qui pourtant était indispensable à notre ville.

Comme par le passé, cette fameuse question est revenue sur le tapis; mais cette fois-ci, sir R. Forget est venu sur sa parole d'honneur nous promettre, au nom du ministère, qu'un montant de $200,000 serait voté à la prochaine session du Parlement pour ce Marine Railway, ou que M. Morgan résignerait son mandat de député.

Il a aussi parlé de la possibilité de la réouverture du chemin de fer entre Saint-Guillaume et Sorel, vu qu'il est impossible de refuser quelque chose à ce même M. Morgan, parce que quand il prend quelque chose en main, il fait comme l'homme qui va se noyer et à qui on jette une planche de salut, c'est-à-dire qu'il la lâche quand il est en sûreté.

Il ne s'agit plus ici de paroles jetées en l'air, mais bien de la parole d'honneur d'un homme responsable appuyé par les écrits des ministres fédéraux, et dont la réalisation devra décider du sort du député de Richelieu.

Permettez-moi, monsieur, de faire une autre citation, car j'ai entrepris de vous indiquer quel a été le caractère de la lutte dans Richelieu. Il me sera permis de faire cette citation afin de convaincre la Chambre de la vérité de ce que j'avance.

Voici un manifeste publié à Sorel le 17 octobre 1912 et distribué dans la ville et dans le comté; on y trouve entre autres choses, sous le titre: "Constructions considérables projetées," ce qui suit:

M. Morgan, après des démarches réitérées auprès des autorités fédérales a réussi à obtenir la construction de 5 chalands et de 2 remorqueurs en acier.

Des soumissions ont été demandées pour la livraison de 1,260 tonnes d'acier, ce qui est plus que le double d'aucun ordre de ce genre depuis l'établissement du chantier. La construction de ces vaisseaux dans les chantiers maritimes à Sorel, donnerait de l'ouvrage à un millier de braves ouvriers.

Irions-nous, par nos votes, déclarer au Gouvernement que nous préférerions que ces travaux fussent exécutés à la Pointe-Lévis, ou ailleurs? Assurément non.

Electeurs de Sorel et de Saint-Joseph, seriez-vous justifiables, par vos votes, de dire au Gouvernement: Nous n'en voulons pas des chantiers maritimes, fermez-les et transportez ailleurs le matériel ainsi que les machineries.

Je désire emprunter d'autres citations à ce manifeste. Sous le titre "Marine Railway", on y lit:

Une autre question importante qui agite depuis quelque temps l'opinion publique, c'est celle de la construction d'un chemin de fer de halage maritime, Marine-Railway. Cette question est entrée depuis peu sous une phase nouvelle, et la réalisation de ce projet tant désiré, et qui sera pour Sorel une source nouvelle de revenus considérables, semble maintenant assurée. Nous en avons pour garant la déclaration de l'honorable M. Monk, ministre des Travaux publics, ainsi que celle de sir Rodolphe Forget qui, en sa qualité de président de la compagnie de navigation Richelieu-Ontario, s'est engagé de payer au besoin, l'intérêt sur le coût de cette entreprise.

Electeurs de Richelieu, allez-vous par vos votes déclarer que vous êtes opposés à l'exécution de ce projet si avantageux pour notre ville?

Mais on ne s'est pas contenté de faire entrevoir aux électeurs une certaine terre promise, s'ils voulaient bien voter pour le candidat du Gouvernement; on leur a fait voir certain malheur probable, et il est indiqué dans les lignes qui suivent sous le titre:

Maintien de l'intégrité du comté de Richelieu.

On sait qu'après chaque récensement décennal, une mesure de rédistribution est passée par la Chambre des communes.

Montréal, la métropole commerciale de cette province dont le chiffre de population s'est accru d'une façon anormale réclame et avec droit, une représentation plus nombreuse. Comme le nombre des représentants à laquelle la province de Québec a droit, est fixé au chiffre immuable de 65, le seul moyen de satisfaire les légitimes exigences de Montréal serait de fusionner ensemble un certain nombre de comtés qui perdraient ainsi leur identité.

Ne serait-ce pas un malheur que le beau comté de Richelieu, qui a joué dans le passé, un si noble rôle dans l'histoire politique du pays serait appelé à disparaître comme circonscription indépendante sur la carte électorale du pays?

Ce n'est pas là un danger imaginaire mais réel que nous signalons à l'attention des électeurs de ce comté.

Et ce manifeste se terminait par ces deux courtes phrases qui suffisent à elles seules pour justifier ce que j'ai déjà dit. Les voici:

Un vote contre M. Morgan, est un vote contre les chantiers de Sorel.

Un vote pour M. Morgan assurera la permanence et le développement des chantiers et la prospérité de Sorel et du comté de Richelieu.

Mais ce n'est pas tout. A la veille de la votation et le jour de la votation, une courte circulaire, mais très intéressante, a été distribuée aux électeurs de la ville de Sorel. Elle mérite d'être citée:

Sir Rodolphe Forget, ministre des Travaux publics.

Plusieurs députés présents à Sorel confirment cette nouvelle parue dans la " Patrie " d'hier au soir.

Le premier ministre a offert le portefeuille des Travaux publics à sir Rodolphe Forget.

Sir Rodolphe Forget, donnera sa réponse samedi.

Sorel, et tout le comté de Richelieu devront seconder les efforts des députés auprès de sir Rodolphe Forget, ministre des Travaux publics, cela voudrait dire que les chantiers de Sorel retourneront aux Travaux publics comme sir Rodolphe l'a déclaré.

Forget, ministre des Travaux publics ! Sorel et le progrès ! Vive Forget ! Votez pour Morgan !

En passant, permettez-moi de dire, monsieur l'Orateur, que si cette circulaire contient des faits vrais, l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers) me doit quelque reconnaissance pour l'avoir aidé, sans le savoir, c'est vrai, mais pour l'avoir aidé tout de même, à se débarrasser d'un concurrent aussi sérieux.

Ajoutons à ce qui précède que des télégrammes venant des ministres ou des officiers supérieurs des départements, et où il était question de destitutions, ont été lus et même relus dans les assemblées. Quand le temps sera venu j'établirai que des cabaleurs du candidat conservateur ont enjoint à des employés du Gouvernement de ne pas voter sous peine de perdre leur position.

De plus, on refusait aux ouvriers libéraux le droit d'assister aux assemblées libérales; cependant on se servait des ouvriers conservateurs pour traîner la voiture du ministre de la Marine et des Pêcheries. C'est ainsi qu'on a traité les ouvriers de Sorel. J'ai raison de déclarer ici, comme je l'ai dit ailleurs, qu'on a mesquiné sur la bouchée de pain de l'ouvrier.

On m'a rapporté d'autres faits qui peignent encore bien le caractère de cette lutte. Il paraît que le député de Charlevoix ne se contentait pas de répandre ses faveurs dans la ville de Sorel, mais qu'il allait dans les paroisses du comté. S'apitoyant sur le sort des citoyens de Saint-Louis qui s'occupaient de la reconstruction de leur église, il leur promit une cloche si le candidat conservateur, M. Morgan, était élu. Après s'être ainsi occupé du côté religieux, comme les conservateurs ont contume de le faire à chaque élection, le député de Charlevoix a aussi pensé aux intérêts matériels de ces gens. Il promit qu'il ferait établir une ligne téléphonique à Saint-Louis.

J'ai écouté avec un certain intérêt l'explication qui a été donnée par le député de Charlevoix cet après-midi. Il a commencé par nous dire que la "Patrie" n'était pas son journal, qu'il n'avait pas un sou d'intérêt dans la compagnie qui publie ce journal. Il est possible qu'il en soit ainsi, mais il n'en est pas moins vrai que la "Patrie" a toujours très bien traité l'honorable député et l'a même défendu au besoin. Il est évident qu'elle ne pouvait avoir intérêt à publier des paroles qu'il n'avait pas prononcées. Je dis donc que l'honorable député n'a pas raison de suspecter les rapports de la "Patrie". Ceux qui dirigent ce journal sont ses amis, ses défenseurs, et il est certain que ce qu'ils ont écrits est exact.

L'honorable député de Charlevoix nous a dit ensuite que le ministre des Travaux publics (M. Rogers) n'avait rien eu à faire avec l'élection de Richelieu. S'il en est ainsi, pourquoi s'est-il servi de son nom? C'est assurément pour essayer de donner plus de crédit ou de poids aux promesses qu'il est allé faire aux électeurs.

Le député de Charlevoix ne fut pas le seul à venir faire le "bon combat" dans l'élection de Richelieu. Le son harmonieux de la cloche de Saint-Louis a reveillé l'ardeur combative du député de Dorchester (M. Sévigny), la générosité du député de Montmagny (M. Lespérance), "la logique serrée" du député d'Yamaska (M. Mondou), l'activité fébrile du député de Berthier (M. Barrette), et la souplesse des convictions politiques du député de Chambly-Verchères (M. Rainville).

L'honorable secrétaire d'Etat (M. Coderre) est venu lui aussi faire le coup de feu. Il prit part à la première assemblée qui eut lieu à Saint-Ours, à l'ouverture de la compagne. Mais celui qui a joué le rôle le plus efficace peut-être, c'est le député de Berthier. Suivant l'expression de certaines personnes de Richelieu, et je crois que cette expression est juste—il a "confessé" dans les bureaux du Gouvernement, à Saint-Joseph de Sorel, le jour de la votation. Il a fait passer devant lui des ouvriers et leur a prêché la politique de l'intérêt personnel, tâchant de les endoctriner en leur faisant comprendre qu'il était de leur intérêt de voter en faveur du candidat du Gouvernement. Il a pu réussir à convaincre quelques ouvriers; mais non le grand nombre. Et s'il le voulait, il pourrait lui-même nous donner les réponses énergiques qui lui ont été faites par certains d'entre eux qui lui ont bel et bien répondu que, au risque même de perdre leur position, ils voteraient suivant leurs convictions.

Ils sont donc tous venus, à l'exception des chefs du Gouvernement. Les députés

conservateurs se sont donc rendus pour défendre la politique du Gouvernement qu'ils supportent et prêchent la doctrine de l'intérêt personnel et local.

M. LAMARCHE: L'honorable député prétend-il que tous les députés conservateurs, de la province de Québec, sont allés prendre part à cette élection?

M. CARDIN: Je viens de donner la liste de ceux qui sont venus dans Richelieu.

M. SEVIGNY: L'honorable député me permettra-t-il de faire une observation? Quant à moi, je suis allé dans Richelieu et j'espère y aller encore plus tard. L'honorable député voudrait-il nous donner les noms des députés libéraux qui sont allés lui prêter leur concours?

M. CARDIN: Je ne crois pas que cela soit bien intéressant pour le débat. D'ailleurs, si l'honorable député avait été à son siège cet après-midi, il aurait entendu le ministre des Postes en donner lui-même la liste. Je puis ajouter que les députés libéraux sont venus au commencement de la campagne. Ils n'ont pas attendu que les gros canons soient sortis, comme l'a fait le député de Dorchester.

Je dis donc qu'ils sont tous venus, ceux qui se croient les plus importants dans leur parti, et ils étaient accompagnés de tous ceux qui portent des chandeliers autour du veau d'or des promesses et faveurs gouvernementales. Ils sont tous venus prêcher la doctrine de l'abandon des principes pour la politique de l'intérêt personnel et local.

Maintenant, qu'elle réponse recevons-nous de la part du Gouvernement et des députés qui l'appuient, lorsque nous faisons allusion à ce qui s'est passé dans l'élection de Richelieu? Tout d'abord, nous avons entendu l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers) donner un démenti formel au discours du député de Charlevoix, tel qu'il est rapporté dans la "Patrie." Nous les entendons, comme nous les avons entendus constamment depuis que le Gouvernement conservateur est au pouvoir, se servir de cet argument: Vous aussi vous avez fait de même.

En effet, chaque fois que l'opposition a critiqué les actes du Gouvernement, on répondait toujours, de l'autre côté de la Chambre: Pourquoi faire les scandalisés, vous avez fait la même chose lorsque vous étiez au pouvoir. Ce n'est pas une réponse aux accusations qui sont portées par l'opposition; la Chambre et le pays ont droit d'avoir d'autres explications que celles qui sont tombées, jusqu'ici, des lèvres des députés et des ministres. D'ailleurs, en vertu de la vieille maxime: deux noirs ne font pas un blanc. En supposant que le parti libéral aurait fait quelque chose de répréhensible dans le passé, les conservateurs ne peuvent pas invoquer cela pour se justifier. Il y a plus. Cette réponse de la part de ministres et des députés constitue un aveu, puisqu'ils font une comparaison entre leurs actes et les prétendus actes répréhensibles reprochés, par eux, aux libéraux.

Enfin le parti conservateur n'est pas au pouvoir pour répéter les prétendus actes répréhensibles, qu'il attribue au parti libéral. Lorsqu'il est allé devant le peuple en 1911, il n'a pas déclaré qu'il demandait le pouvoir pour faire ce que les libéraux avaient fait; mais il a déclaré, par la bouche de tous ses partisans, qu'il voulait prendre la direction des affaires du pays pour faire mieux que le parti libéral.

L'honorable député de Charlevoix nous a dit, cet après-midi, que durant l'élection il avait rencontré à Sorel un bon nombre de députés libéraux, même des anciens ministres, et particulièrement le député de Trois-Rivières (M. Bureau), à la tête d'une couple de cents libéraux qui portaient sur leur poitrine une insigne sur laquelle se trouvait le portrait du très honorable chef de l'opposition. Il est vrai qu'un bon nombre de libéraux se sont promenés dans la ville de Sorel avec des insignes sur lesquelles se trouvait le portrait de sir Wilfrid Laurier. Mais, le portrait du député de Charlevoix était aussi répandu dans le comté, avec cette différence qu'au lieu d'être sur la poitrine de ceux qui le possédaient, il était dans leur gousset. Et ce portrait du député de Charlevoix se trouvait sur les nombreux billets de la banque Internationale du Canada, que l'on voyait dans beaucoup de mains, le samedi suivant, sur la place du marché à Sorel.

Maintenant, le député de Charlevoix a jugé bon de nous citer l'article de la loi électorale qui défend de porter aucune insigne, entre l'appel nominal et la votation. Je lui rappellerai qu'il y a beaucoup d'autres dispositions de la loi électorale qui sont intéressantes à examiner, dans les circonstances, et qui se rapportent plus directement à ce qui s'est passé dans l'élection de Richelieu. Je l'invite à venir étudier et discuter ces dispositions, lorsque nous ferons l'instruction de la contre-pétition que je me propose de faire en réponse aux contestations qui viennent de m'être signifiées.

Le député de Charlevoix et le ministre des Travaux publics se sont réjouis de la diminution de la majorité libérale dans mon comté. Il est vrai que la majorité libérale a été diminuée, mais cela est dû aux manœuvres que je viens d'énumérer. Il n'est pas étonnant que cette diminution se soit fait sentir, quand ceux qui défendaient le Gouvernement dans cette élection avaient recours à de pareils moyens. Il n'est pas surprenant qu'on ait réussi à influencer certains ouvriers en les mettant en face de la misère, en les menaçant de la perte de leur emploi. Ces ouvriers ont été placés dans cette alternative, ou de voter conser-

vateur, contrairement à leurs opinions, ou d'être privés de leur emploi. Nous avons raison d'être surpris d'entendre les honorables ministres se vanter de la diminution de la majorité libérale dans de pareilles circonstances, et après avoir eu recours à des moyens aussi déloyaux, pour ne pas dire davantage.

Mais on ne s'est pas contenté de faire des menaces; on les a mises à exécution. Peu de jours après la votation, 90 à 95 ouvriers des chantiers du Gouvernement ont été congédiés. Et soyez convaincu, monsieur l'Orateur, qu'il n'y avait pas de conservateurs parmi ces ouvriers. On les a triés avec soin. Ces ouvriers étaient tous soupçonnés par ceux qui exercent le patronage dans Richelieu, et par ceux qui siègent régulièrement, en petit comité, dans le but de préparer des listes de destitutions, d'avoir voté pour le candiat libéral.

Le gouvernement conservateur est au pouvoir depuis une année seulement, et pour essayer de remporter les élections partielles qu'il a à faire, il est obligé d'avoir recours à des moyens comme ceux qui ont été employés dans l'élection de Macdonald et dans l'élection de Richelieu, et que le parti libéral a dénoncés depuis le commencement de ce débat. Que sera-ce, monsieur l'Orateur, quand ces messieurs auront détenu le pouvoir pendant plusieurs années?

Voilà les quelques détails que je voulais soumettre à cette Chambre. Cependant, je dois vous dire, monsieur l'Orateur, que je n'ai pas tout déclaré. J'en garde en réserve pour les faire valoir en temps utile, particulièrement lors de l'instruction de la contre-pétition que je me propose de faire aux deux contestations qu'on m'a remises hier. Un bon nombre des honorables députés qui sont venus me faire la lutte seront appelés à venir discuter avec moi, devant le tribunal, les articles de la loi électorale. J'invite spécialement le député de Charlevoix à cette discussion, lui qui paraît si bien connaître notre loi électorale.

Comme je viens de le dire, monsieur l'Orateur, l'élection de Richelieu vient d'être contestée de nouveau. Ce qu'il y a d'extraordinaire, c'est qu'on a produit deux pétitions. Le parti conservateur ne paraît pas d'accord puisqu'on n'a pu s'entendre pour choisir un seul pétitionnaire. Si mes renseignements sont exacts, l'une de ces contestations est faite à la demande de l'organisation conservatrice elle-même — organisation qui s'était désintéressée et qui avait même blâmé la dernière contestation de Richelieu faite par M. Morgan. Cette contestation ne plaît pas, apparemment, au candidat défait dans l'élection partielle, puisqu'il a lui-même jugé à propos de s'intéresser à une deuxième pétition.

M. CARDIN.

N'est-il pas extraordinaire de voir le parti conservateur qui a fait la campagne que l'on sait dans Macdonald, le parti conservateur qui a fait ce que je viens d'énumérer dans l'élection de Richelieu, prendre lui-même les devants pour contester mon élection. Cela est étrange. Mais lorsque le temps sera venu, je ferai connaître en détail les agissements de ces purs d'aujourd'hui, qui ont employé tous les moyens à leur disposition pour essayer de capter le vote de l'électorat de Richelieu. Et si quelqu'un sort de cette contestation quelque peu blessé, ce ne sera pas le député de Richelieu, mais bien ceux qui sont venus faire de l'intimidation et promettre mer et monde aux électeurs du comté.

Pour ces raisons, monsieur l'Orateur, je me crois parfaitement justifié d'appuyer l'amendement du chef de l'opposition. D'ailleurs, je crois que le très honorable premier ministre sera le dernier à m'en blâmer, puisque dans son discours-programme de Halifax, il promettait des réformes pour assurer plus d'honnêteté dans les élections.

Je voterai donc pour l'amendement.

M. G. C. WILSON (Wentworth): Monsieur l'Orateur, je prie la Chambre de m'être indulgente, comme c'est la première fois que je prends la parole dans cette enceinte. Je dois dire que mon nom figure dans le compte rendu des débats, mais à tort. Je n'ai jamais nourri le désir de voir mon nom figurer dans ce compte rendu, car, originaire de la province d'Ontario, ayant occupé un siège à l'assemblée législative de cette province durant trois ans, et ayant siégé ici un an, je suis d'avis que l'expédition des affaires y gagnerait si nous n'avons pas le hansard. L'ancien représentant de Wentworth en cette Chambre regrette amèrement que son nom ait figuré dans le compte rendu des débats, car c'est en raison d'une déclaration faite par lui en cette enceinte sur la question de la réciprocité et de sa volte-face sur cette question qu'il a été défait et qu'on m'a envoyé ici pour représenter les cultivateurs et arboriculteurs fruitiers du comté de Wentworth.

Je n'ai pas aimé les discours de certains honorables députés de la gauche. Ils ont sans contredit donné un assez mauvais exemple aux nouveaux. Les discours de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) et de l'honorable député de Carleton (M. Carvell) me paraissent fourmiller d'accusations dont on ne peut faire la preuve. Ils ont porté des coups furieux à des hommes jouissant d'une grande réputation en cette Chambre. Et quel était leur but? Simplement pour refaire leur propre réputation passablement avariée. A mon avis, l'honorable député de Rouville n'a pas fait preuve de virilité cet après-midi. Quant à moi, nouveau membre de la députation, son attitude ne m'a pas paru conséquente,

et je me flatte que lorsque j'aurai été dans la vie politique aussi longtemps que lui, et si j'ai occupé des situations aussi élevées, j'aurai plus de circonspection et d'esprit de suite qu'il n'en a manifesté. Dans ma province cet honorable député aurait mauvaise grâce de parler comme il l'a fait, car là il passe pour avoir à un certain moment été sur le point de se faire annexioniste. On sait par toute la province d'Ontario que, à un certain moment, il s'est uni à Erastus Wyman et à d'autres qui voulaient déterminer l'annexion du Canada aux Etats-Unis.

M. LEMIEUX: Je n'étais pas encore au monde alors.

M. WILSON (Wentworth): Eh bien, vos idées étaient empruntées à Erastus Wyman et autres du même acabit. Le député de Rouville a qualifié le premier ministre de grand maître dans l'art de l'imprécision. Il est possible que les déclarations du premier ministre manquent de précision pour l'honorable député, mais elles sont suffisamment nettes pour les membres de la droite, et je préfère avoir pour chef un homme du calibre du premier ministre, plutôt que l'opportuniste perdu de réputation que l'ancien directeur général des Postes est tenu de suivre à l'heure qu'il est. (Exclamations.) Le député de Rouville affirme que les conservateurs se parent des plumes du parti libéral. N'a-t-il pas entendu le leader de l'opposition s'écrier: Pariez toujours pour le vieux coq. Je me vante d'avoir enlevé de son poulailler le poulet à deux têtes, qui regardait de deux côtés à la fois, M. Sealey, et je ne pense pas que le parti libéral en ait beaucoup souffert. Quand au pays, il s'est trouvé bien débarrassé d'un homme qui soufflait à la fois le froid et le chaud.

Qu'est-ce que les journaux disaient de lui à cette époque-là?

Il voudrait bénir, mais il est obligé de maudire.

La morale du loustic que ses exploits ont éveillé ici semble être: Si vous voulez vous séparer de votre parti, faites-le; allez-y carrément et que ce soit fini. Les libéraux peuvent détester MM. Sifton, German et Lloyd-Harris, mais ils ne les méprisent point. Si vous décidez d'être fidèle à votre parti, avalez la pilule sans sourciller et que rien ne paraisse; faites-le sans tapage. Il y a une foule de libéraux qui prennent place dans les rangs. Mais le spectacle public de l'indécision angoissée, ou l'humble déférence envers les deux partis, comme celle de M. Sealy, ne fait que provoquer la dérision. M. Facing-Both-Ways et M. By-Ends n'ont jamais figuré au nombre des personnages les plus populaires décrits par Bunyan.

J'ai été surpris d'entendre le représentant de Rouville parler de tentatives dans le but de remporter la victoire dans des circonscriptions électorales.

M. GERMAN: Au moyen de l'achat des consciences et de la corruption.

M. WILSON (Wentworth): Je demanderai dans quelques instants au député de Welland (M. German) ce qu'il pense de la réciprocité. On critique certains députés à cause de leurs déclarations faites afin de remporter la victoire. Voici une petite carte que mon adversaire a distribué lors de la dernière élection. Les dates de ses assemblées sont imprimées d'un côté, et ses promesses, de l'autre; dans un but d'économie, à n'en pas douter. Voici ce qu'il y dit:

Votez pour Sealey et vous aurez un nouveau canal Welland passant dans Wentworth.

J'ai parcouru toute cette ancienne circonscription sans trouver un hameau où l'on n'appelait pas ce canal le canal en tire-bouchon. Le canal de Newmarket ne lui était pas comparable. La carte portait encore:

Votez pour Sealey vous aurez la force motrice à $5 le cheval-vapeur dans Wentworth et les environs.

C'est que M. Sealey et son parti avaient combattu le projet d'une commission hydro-électrique. Je ne suis peut-être pas connu dans cette partie du pays sous le nom de Wilson-le-Hansard, mais on m'y appelle Hydro-Wilson. M. Sealey voulait s'attribuer quelque mérite et tentait de se faire appeler Hydro-Sealey et de raccoler les partisans de la commission hydro-électrique. Il disait encore: Votez pour Sealey et vous aurez trois marchés au lieu de deux. J'en reparlerai plus tard. Votez pour Sealey et vous aurez de meilleurs prix pour le producteur et pour le consommateur. Mes amis libéraux ont le choix entre les deux alternatives. Ils ont tenté sans succès d'enfourcher les deux montures dans ma division électorale. De plus: Votez pour Sealey et vous aurez l'extension de la poste rurale. J'aimerais dire au ci-devant ministre des Postes que je voudrais qu'il n'eût pas établi la poste rurale dans ma division sur des bases politiques. La manière dont elle a été établie est un fléau pour ma circonscription. Le comté de Wentworth est le premier qui ait eu la poste et on a dit que M. Sealey a été obligé d'envoyer chercher les boîtes aux Etats-Unis. M. Sealey était tenu de remplir les promesses qu'il avait faites de donner la poste rurale au comté. Je vois que le représentant de Rouville s'est rendu sur les lieux, lors de l'inauguration du service. La première ligne postale reliait Hamilton à Ancaster.

M. LEMIEUX: L'honorable député dit-il que les boîtes ont été fabriquées aux Etats-Unis?

M. WILSON (Wentworth): On m'a laissé entendre que quelques boîtes ont été fabriquées aux Etats-Unis.

M. LEMIEUX: Les boîtes ont été et sont encore fabriquées à Toronto.

M. WILSON: On les y fabrique maintenant, mais les y fabriquait-on en ce temps-là.

M. LEMIEUX: Les premières venaient des Etats-Unis.

(Exclamations.)

M. WILSON (Wentworth): L'honorable représentant de Rouville s'apercevra qu'il n'y avait pas que les boîtes qui venaient des Etats-Unis. On nous disait de voter pour Sealey et de doubler les commandes données à nos manufactures. J'aurai tantôt quelque chose à dire de ces commandes.

On nous disait de plus que Laurier est l'initiateur de la politique de la défense navale du Canada. C'est ce que déclare le député de Rouville. Il a pu l'être, mais à l'heure présente, à mon avis, il est manifestement la pierre d'achoppement de cette politique, et nous verrons exactement quelle est son attitude. Nos adversaires cherchent à se dérober en niant que les circonstances soient critiques. Qu'elles soient critiques ou non, à titre de Canadien et de sujet anglais, je suis prêt à faire mon devoir pour la défense de l'empire britannique.

Le député de Rouville nous dit ensuite que la convention commerciale négociée par MM. Fielding et Paterson était le meilleur moyen de supprimer les prix élevés des denrées alimentaires. Cela sonne bien, mais mon honorable ami sait-il que, au moment où il allait admettre en franchise les pommes de terre, les choux et tous ces articles nécessaires, il était sur le point d'obtenir que l'honorable William Paterson fit preuve de générosité au point de consentir à diminuer de 35 à 32½ p. 100 le droit sur les biscuits? Pourtant, mon honorable ami déclare que cette convention, si on l'avait mise en vigueur, aurait diminué le prix des denrées alimentaires et abaissé les impôts. Puisqu'il parle de la cherté de la vie, permettez que je lui demande pourquoi, lui et ses amis, n'ont rien fait à ce sujet. Quelle était leur attitude à l'égard de cette question. Laissez-moi lire quelques déclarations du chef de l'opposition. Parlant à la convention libérale de 1903, il disait:

Je vous demande à tous et je demande à chacun de vous prononcer sur-le-champ et d'appuyer énergiquement la proposition de n'avoir pas de répit jusqu'à ce que nous ayons fait disparaître de nos institutions ce leurre et cette duperie (la protection) dont les Canadiens souffrent. Notre politique devrait être la politique du libre-échange tel qu'il existe en Angleterre. L'état du pays ne permet pas à l'heure présente l'adoption de cette politique en son entier, mais dorénavant elle doit être l'objet de nos aspirations. Dès maintenant, nous avons une question à régler avec le parti au pouvoir; son idéal est la protection, le nôtre est le libre-échange.

De plus, adressant la parole à Winnipeg en 1906, l'honorable chef de l'opposition disait:

Nous sommes pour la liberté. Je dénonce la protection comme un esclavage, oui un esclavage dans le même sens que l'esclavage qui régnait aux Etats-Unis. De même les habitants du Canada, les citoyens de Winnipeg surtout, travaillent pour un maître qui leur enlève une grande partie des fruits de leur labeur.

Le chef de l'opposition n'a pas toujours été en faveur de la réciprocité, il disait dans une autre occasion:

De nos jours, le Canada n'est pas en faveur de la réciprocité. Il fut un temps où les Canadiens, moi le premier, auraient fait beaucoup de sacrifices pour obtenir accès au marché américain; mais, Dieu merci, ce temps n'est plus.

Il ajoutait:

Il fut un temps où nous avions besoin de la réciprocité avec les Etats-Unis, mais nos tentatives et nos offres ont été mises de côté et repoussées. Nous avons renoncé à ce commerce, et nous mettons tout notre espoir dans le commerce avec l'Angleterre.

Il disait encore:

D'après le peu d'expérience que j'ai acquise depuis que j'ai eu la bonne fortune d'être placé au timon des affaires par la volonté du peuple du Canada, je sais que le meilleur et le plus sûr moyen d'entretenir des relations amicales avec nos voisins des Etats-Unis, c'est d'être absolument indépendant d'eux.

Pas d'échanges ni de commerce avec eux dans aucune circonstance!

Je reviendrai maintenant à l'ami du chef de l'opposition (M. Sealey), dont les déclarations en cette enceinte m'ont certainement fait élire. J'apprendrai à mon très honorable ami que j'ai été envoyé ici pour ridiculiser ses travers. Des délégués de l'association des maraîchers se sont rendus auprès du chef de l'opposition et de quelques-uns de ses collègues le 10 de février 1911. Et voici ce qu'il leur a répondu:

C'est tout ce que j'ai à dire. Naturellement, nous devons prêter l'oreille à vos demandes, mais après vous avoir écoutés, voici un dernier mot. Il est impossible, absolument impossible que l'adoption d'une loi, la conclusion d'une convention, l'établissement d'un tarif, plaisent également à toutes les parties du pays, mais tous doivent être prêts à faire des concessions dans l'intérêt général.

M. Fielding a ensuite ajouté:

Il est beaucoup trop tard. Je vous remercie bien, mais je ne puis vous adresser la parole.

L'honorable chef de l'opposition disait aussi:

Ainsi qu'on nous l'a fait observer, la différence provient plutôt des conditions climatologiques de notre pays. L'inconvénient est que nous nous trouvons à l'extrémité septentrionale de la zone, mais ces conditions du climat ont aussi des avantages. Je ne sais comment cela se fait, mais il est reconnu que la pomme canadienne n'a pas d'égale dans l'univers. Je crois qu'il est aussi incontestable que la

pêche qu'on cultive sur la rive nord du lac Erié est de qualité supérieure à toutes celles qu'on récolte sur ce continent.

Il ne voulait pas accorder de protection à nos fruits et à nos légumes; cependant je me rappelle que M. Sealey avait à différentes reprises fait certaines déclarations et je désire appuyer ce qu'il disait à ce sujet, car je crois que son attitude était sage. En 1908, M. Sealey a adressé la parole aux maraîchers du comté de Wentworth et j'étais présent dans cette occasion-là. Voici ce qu'il disait:

Les maraîchers et les arboriculteurs fruitiers cultivent une trop faible étendue de terrain, et il me vient à l'idée que tous les intérêts agricoles du Canada devraient se syndiquer de l'est à l'ouest. De cette manière, nous imiterions jusqu'à un certain point la conduite des fabricants à l'égard des droits protectionnistes élevés.

Adressant la parole aux maraîchers de Burlington, il disait encore:

Bien que notre marché régional et le marché étranger soient excellents, tout le monde convient que le marché domestique et les marchés les plus rapprochés sont les meilleurs et les plus avantageux, et par conséquent, les plus précieux à conserver.

Dans ce cas, pourquoi renoncer à ce marché national si avantageux pour le marché américain? C'est ce que le peuple voulait savoir le 21 septembre et c'est pourquoi j'ai remplacé M. O. Sealey.

Il ajoutait:

Nous devons rendre justice aux cultivateurs...

Que les représentants de l'Ouest écoutent ceci:

Nous devons rendre justice aux cultivateurs et avoir pour eux les mêmes égards et les mêmes poids que pour les manufacturiers; cependant, ceux-ci sont en état de soigner leurs intérêts, et c'était pour protéger les produits agricoles autant que les leurs que nous avons cru qu'il était le plus avantageux pour le Canada de conserver nos marchés canadiens pour les producteurs du pays.

Nous arrivons maintenant à un passage important du discours de M. Sealey.

Il semblerait que ceux qui ont donné à M. Fielding, à M. Patterson et à sir Wilfrid Laurier tout le mérite de ce traité de réciprocité se sont trompés, parce que nous avons l'affirmation de M. Sealy qu'il a joué un grand rôle dans ce traité. Il émet cette prétention dans une brochure qui porte au frontispice sa figure joviale. Voici l'introduction de la brochure de M. Sealey:

Le président Tait reconnaît le mérite de M. Sealy.

Dans son dernier message au congrès des Etats-Unis, le président Taft a fait mention du discours de M. Sealy, imprimé dans cette brochure; il a insisté sur l'étude sérieuse de la question, et sur la nécessité d'éviter une guerre de tarifs avec le Canada que les conditions du bill Payne-Aldrich peuvent amener.

Grand merci à M. Sealy.

La solution de la question du tarif entre les Etats-Unis et le Canada peut être dans une grande mesure attribuée à l'effet produit sur les autorités américaines par le discours instructif et vigoureux de M. Sealy, dont le président a fait mention.

On voit donc par là que M. Sealey est responsable dans une grande mesure de ce traité de réciprocité; et on me permettra d'ajouter qu'il est couché parmi les morts avec M. Paterson et M. Fielding. Voici un autre extrait du discours de M. Sealey, prononcé devant la chambre de commerce internationale de Boston qui intéresserait beaucoup l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) s'il était ici ce soir, et que les honorables députés de l'Ouest peuvent étudier:

Concernant le droit de 25 cents par boisseau de blé imposé par les Etats-Unis, et sur la question des transports canadiens, il dit: Mais quel bien en retire le Canada? A quoi sert ce droit aux cultivateurs anglais et américains qui cherchent de nouvelles terres? Il signifie en substance que le sol du Nord-Ouest canadien étant aussi fertile que celui de l'ouest des Etats-Unis, et comme il n'en coûte pas plus cher pour produire un boisseau de blé au Canada qu'au Etats-Unis, ils choisiront, lorsqu'il leur faudra décider où aller s'établir, le pays qui devra apparemment leur donner les meilleurs résultats. Et que fait ce droit pour le Canada? Il contribue à entraîner la meilleure immigration européenne vers le Nord-Ouest canadien, et ce qui est encore plus plaisant, il porte des milliers et des milliers des meillleurs cultivateurs des Etats-Unis à aller s'établir dans l'Ouest canadien. Les statistiques de l'année montrent une immigration de 275,-000 cultivateurs de premier ordre dont la grande majorité vient des Etats-Unis.

Je veux parler maintenant des horticulteurs dont une délégation a été très mal reçue par le Gouvernement libéral, et je m'occuperai aussi d'un discours prononcé dans la Chambre des communes par M. Sealy, le 1er avril 1911, dans lequel il disait:

Le tarif canadien sur les pêches est de 1 cent par livre, tandis que celui des Etats-Unis n'est que d'un demi-cent. Le tarif canadien sur les fraises est de 2 cents par pinte, tadis que le tarif des Etats-Unis n'est que de 1 cent. Sur la plupart des fruits, notre tarif est deux fois plus élevé que celui des Etats-Unis; et si malgré cela les Etats-Unis ont pu nous vendre pour $3,000,000 de fruits pendant une seule année, et que nous n'ayons pu leur vendre en retour que pour $500 000, soit un sixième de ce qu'ils nous ont vendu, le résultat de l'entrée en franchise de ces articles sera évident pour tout le monde: les Etats-Unis nous noyeraient sur notre propre marché, tandis que nous serions incapables de lutter avec eux sur leur propre marché.

C'est exactement ce que les électeurs canadiens ont dit au parti libéral le 21 septembre dernier, à savoir que les Américains nous noyeraient sur nos propres marchés.

Lorsque M. Sealy s'est présenté devant les électeurs de Wentworth en cette journée mémorable du 21 septembre, il possédait plusieurs qualités que je n'ai pas; il avait plusieurs trucs; il s'avisa d'adresser à ses électeurs du comté comme souhaits de Noël, une circulaire contenant une copie lithographiée de sa carte d'invitation à la cérémonie du couronnement à l'abbaye de Westminster, sur laquelle il était dit que de par les ordres du roi, le duc de Norfolk, grand chambeland, invitait M. O. Sealey, écuyer, à assister à la cérémonie. Et sur le revers de la carte étaient imprimés ces mots: "Avec les meilleurs souhaits de Noël et du jour de l'An de M. et Mme Sealey".

Je ne suis certainement pas venu au monde avec une cuiller d'argent dans la bouche, et j'avais à lutter contre un homme que le roi avait invité à lui rendre visite, moi qui n'avais jamais été présenté à aucun roi. Mais je vais vous dire comment tout cela s'est terminé. Lorsque le Parlement a été soudainement dissout, M. Sealey était en Angleterre avec le roi et il dut s'en revenir au Canada en toute hâte. Il voulut regimber et est venu à Ottawa, mais le résultat a été qu'il a dû avaler la pilule et se déclarer en faveur de la réciprocité. Il a expliqué cependant que le traité de réciprocité pouvait être changé en n'importe quel temps; et qu'il s'était entendu avec sir Wilfrid Laurier que si ce traité faisait dommage au commerce de fruits ou de légumes en quelque manière, on le ferait modifier immédiatement. Le "Times" de Hamilton que je tiens à la main, rapporte cette déclaration. De ce côté-ci (la droite) nous ne crûmes pas cela, mais M. Sealey prétendait avoir de l'influence auprès de sir Wilfrid Laurier et qu'il pourrait faire modifier cette convention tant qu'il voudrait.

Puis à mesure que le peuple découvrait ce que signifiait réellement cette réciprocité, M. Sealey devenait plus inquiet et il se rendit à Ottawa. Je tiens d'un ami libéral qu'il en revint convaincu qu'il lui fallait accepter la réciprocité, mais que s'il voulait parier sur le vieux coq et suivre son panage blanc, on lui promettait que s'il était battu il aurait un siège au Sénat. Naturellement il ne lui est jamais venu à la pensée que nous volerions le poulailler, et que son parti ne reviendrait jamais au pouvoir. Je dirai à mon très honorable ami le chef de l'opposition que je représente un comté très curieux.

Quelques VOIX: Il doit l'être.

M. WILSON (Wentworth): Oui, il l'est certainement, et lorsque vous connaîtrez le résultat, vous ne voudrez certainement pas dire qu'un conservateur a été élu dans Wentworth parce que nous avons enlevé les droits sur le ciment, ou parce que nous avons promis des bureaux de poste et autres choses de ce genre; vous serez simplement forcés d'admettre que le bon sens populaire a triomphé. Je vais dire à mon honorable ami de la gauche pourquoi les électeurs de Wentworth ont voté contre la réciprocité. M. Sealey était en sûreté dans son siège avec 354 voix de majorité. Et le cri que j'entendais dans tout le comté était: Personne ne peut battre Sealey. A cette époque j'étais député à la législature d'Ontario, et on me demanda de remettre ce mandat et de faire la lutte pour le siège fédéral; pas dans mes intérêts personnels. . .

Quelques VOIX: Allonc donc!

M. WILSON (Wentworth): Non, pas du tout. Les honorables membres de la gauche, ou du moins quelques-uns d'entre eux, ne veulent pas croire qu'un homme puisse entrer dans la vie publique sans motifs ultérieurs.

Mais je leur dirai que j'ai une plus haute idée de la vie publique, et, monsieur l'Orateur, j'espère voir poindre le jour où les électeurs apprécieront ceux qui entrent dans l'intérêt du peuple et à perte pour eux-mêmes. Ainsi que je l'ai dit, j'étais député à la législature d'Ontario où je faisais dans les intérêts du peuple la bataille de la commission hydro-électrique de la province d'Ontario, et pour vous montrer quelle réponse le peuple a donné à la proposition de réciprocité, je dirai que la majorité de 354 de M. Sealey à l'élection précédente a été convertie en une minorité de 893 le 21 septembre 1911.

On nous dit que les cultivateurs et les horticulteurs sont tous en faveur de la réciprocité. Comment cela se peut-il lorsque dans un township la majorité libérale qui était ordinairement de 450 soit tombée à 69, et il en a été ainsi par tout le pays. Est-ce une grande majorité? Non, elle n'est pas grande mais les principes en jeu sont grands, voilà l'ennui. Les électeurs avaient du bon sens et ils l'ont exprimé par leur vote le 21 septembre. Quelqu'un dit: La réciprocité est véritablement morte. On croit que nous voulons enterrer les morts. Le député de Wellington-sud (M. Guthrie) a dit que la réciprocité était morte, et quelqu'un lui a dit qu'elle était enterrée. Nous ne voulons pas du tout l'enterrer, mais je me contente de dire: Laissons les morts enterrer leurs morts.

Je ne puis pas vous définir la réciprocité. Je descends de parents écossais et irlandais, et conséquemment je puis me permettre quelques libertés avec eux; or, je dirai que ce traité de réciprocité devait être irlandais, parce que s'il avait été écossais sa mort aurait réglé la question et on n'en aurait

plus entendu parler, mais comme il est irlandais on veut le ressusciter.

Les libéraux sont-ils unis? "Nous sommes un parti uni de ce côté-ci de la Chambre, nous ne varions jamais," tels sont les paroles du très honorable chef de l'opposition. Mais je veux faire une autre expérience. Je vois à son siège l'honorable député de Welland (M. German). Voici ce qu'il disait:

La seule question en cause entre les deux partis dans cette élection est le traité de réciprocité conclu entre les gouvernements du Canada et des Etats-Unis. Ainsi que vous le savez, je suis opposé à ce traité. Je ne crois pas qu'il ait aucun résultat pratique et durable pour les cultivateurs du Canada, ou même pour ce comté, et je suis certain que son effet général sera dommageable aux intérêts commerciaux canadiens en général.

Le parti libéral est-il encore un parti uni, et le député de Welland s'accorde-t-il avec son chef? Il ne nous a pas dit encore quelle était son attitude sur la question. Je crois qu'il est dans l'intérêt de cette Chambre que l'honorable député de Welland nous fasse connaître son opinion, vu qu'il représente une partie du pays où la culture des fruits et des légumes se fait sur une grande échelle. J'attendrai un instant et je demanderai à l'honorable député s'il entretient toujours la même opinion qu'autrefois. S'il la maintient, je lui en donnerai tout le mérite.

M. GERMAN: Je n'ai pas changé d'opinion au sujet de la déclaration que mon honorable ami vient de citer.

M. WILSON (Wentworth): Alors l'honorable député de Welland n'a qu'à traverser de ce côté (la droite), et le chef de l'opposition a tort de dire que son parti est uni, car ce n'est pas exact. Les courants et contre-courants semblent être de l'autre côté (la gauche). Ils ne sont pas de ce côté-ci. Je citerai l'opinion d'un libéral d'Ontario qui avait autrefois un siège dans cette Chambre:

Lorsque la réciprocité a été tout d'abord mentionnée, 90 p. 100 des députés libéraux à Ottawa n'en voulaient pas. Lorsque les négociations ont été entamées, j'ai posé la question à des députés libéraux, et je crois sincèrement que si un caucus avait eu lieu, le vote aurait été de 90 p. 100 contre la réciprocité.

C'est M. Lloyd Harris, de Brantford, qui s'exprimait ainsi.

On nous a parlé beaucoup de ce que ferait la réciprocité et on s'est disputé sur la question de savoir qui payait les droits.

Je tiens à ce que mes honorables amis de la gauche continuent de jongler avec cette question qu'ils semblent ne connaître que fort peu. Le représentant de Cap-Breton (M. McKenzie) veut que le droit sur le charbon soit maintenu; or, bien que la population d'Ontario ait tout à gagner à l'abolition de ce droit, on la trouve disposée à acquitter sa part de droits; elle consent volontiers à laisser le droit auquel tient de Cap-Breton. Aujourd'hui, cette province consomme beaucoup moins de charbon qu'autrefois; elle utilise l'énergie électrique, et je me propose de profiter d'une autre occasion pour saisir la Chambre d'un ordre du jour relatif à l'exploitation de la force hydro-électrique.

En 1896, les libéraux parcouraient le pays parlant partout de fil barbelé, de ficelle d'engerbage et de pétrole ; à la tribune populaire, ils promettaient de réduire le coût de ces articles. Ils ont aboli le droit dont ils étaient frappés. M'étant occupé de commerce de quincaillerie pendant un quart de siècle, je sais un peu à quoi m'en tenir au sujet de ces articles. A l'époque où le fil barbelé était passible d'un droit de trois quarts de cent par livre, on pouvait les payer de $2 à $2.50 les cent livres ; elles provenaient de manufactures canadiennes donnant de l'emploi à des ouvriers canadiens qui achetaient les produits des cultivateurs du Canada. Les libéraux ont aboli ce droit, mais le fil barbelé se vend aujourl'hui de $2.75 à $3 les cent livres. Qui est-ce qui acquitte le droit? Personne, puisqu'il n'existe plus. Mais on se trouve à la merci des trusts américains; le fil barbelé nous est fourni par les manufactures américaines qui emploient des ouvriers américains, et ceux-ci achètent les produits des cultivateurs des Etats-Unis. Votre réciprocité, la voilà:

Nos adversaires avaient promis de réduire le droit sur le pétrole, ils ont tenu parole. Aujourd'hui le pétrole se paie de 15 à 20 cents le gallon. De 7 et 15 cents qu'il était, le droit fut réduit à 2 cents et demi par gallon. Autrefois, je pouvais vendre le pétrole à 12 cents le gallon, mesure impériale, s'il vous plaît; mais les monopoles et les trusts surent gagner les bonnes grâces des libéraux, et ceux-ci ont aboli le droit. Certes c'eût été une erreur impardonnable que de laisser circuler les wagons de la Standard Oil Company par tout le pays; c'est chose que le représentant de Rouville (M. Lemieux) et les autres membres de la gauche n'auraient jamais pu tolérer. Alors, que fit-on? On autorisa la Queen City Oil Company à faire affaires dans l'Ontario et l'Imperial Oil Company dans celle de Québec; or, l'une et l'autre ne sont que des ramifications de la Standard Oil Company.

En matière de ficelle d'engerbage, les libéraux devaient accomplir des merveilles. Ils promettaient d'abolir le droit sur la ficelle—cet article se fabriquait alors au Canada. Le droit fut aboli, mais la ficelle se vend maintenant plus cher, et l'an prochain elle coûtera plus que cette année.

L'abolition du droit a fait fermer les portes des manufacturiers, et cependant nos

adversaires viennent encore nous dire que la province d'Ontario et le pays en général auraient profité de la convention de commerce avec les Etats-Unis. C'est une question qui droit être soumise au peuple au point de vue des affaires. Quand on veut négocier un traité, ce sont des hommes d'affaires qu'il faut envoyer à Washington, en Angleterre ou ailleurs, et non pas des hommes imbus d'idées libre-échangistes; car si le libre-échange est fort joli en théorie, on ne peut malheureusement pas le mettre en pratique.

L'autre soir, le représentant de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) a longuement discouru sur les pommes de terre. A l'en croire, les pommes de terre se vendaient $1 le baril à Woodstock (N.-B.), tandis qu'à 12 milles de là, dans l'état du Maine, on les payait $1.45. J'invite l'honorable député à rectifier si je fais erreur, car je tiens à me garder de toute inexactitude.

Si l'honorable député de Carleton (M. Carvell) daignait venir à la chambre 316, demain ou après-demain, je lui montrerais des pommes de terre de Woodstock (N.-B.) que j'ai achetées à Dundas au prix de $1.25 le sac. Cet honorable collègue a toujours les yeux tournés vers les Etats-Unis; que ne porte-t-il un peu ses regards vers les débouchés qui se trouvent à sa porte même? Voyons ce qui en est des pommes de terre. Le baril pèse 160 livres et contient 2 boisseaux et ¾ ou 1 sac de 7-9.

Le coût du transport de Woodstock à Dundas est de 23 cents le cent par chargement de wagon. Les pommes de terre qui, à Woodstock, (N.-B.), se paient $1 le baril, se vendent à peu près $2.24 une fois rendues à Dundas. Et dans le Maine on en obtient $1.45 le baril. A quoi bon rechercher le marché américain?

Qui n'a entendu répéter à satiété ce cri de "Laurier et de plus vastes débouchés"? Les libéraux, chose singulière, se sont toujours donné un cri de guerre; ce qu'il y a de fâcheux pour eux, c'est qu'ils ne sont pas capables de le faire adopter par la masse. Dans Ontario, ils ont pris pour cri de guerre: " A bas la buvette "! mais quand vint le moment de tenir une élection dans le comté de Middlesex, ils ne purent même pas trouver de porte-drapeau; et à l'élection de Macdonald, alors que, disaient-ils, la question de la réciprocité devait être soumise à une épreuve définitive, ils étaient incapables de mettre un des leurs sur les rangs et se contentaient d'accorder leur appui à un candidat indépendant. Il faut que leur politique soit vraiment bien belle pour qu'elle inspire une aussi grande crainte. Je reviens à la question des pommes de terre.

Les données que je vais citer ne sont pas les miennes; elles me sont fournies par le ministère des Douanes. La politique de Laurier et de ses plus vastes marchés devait aboutir à des résultats merveilleux; voyons donc ce qu'elle nous a donné. Au cours de l'exercice expiré le 31 mars 1912, nous avons acheté aux américains pour $388,680 de pommes de terre, tandis que les " marchés plus vastes " des Etats-Unis nous en prenaient pour $19,286.

M. CARVELL: L'honorable député me permettra-t-il de le prier de nous donner la statistique des cinq premiers mois de l'exercice courant?

M. WILSON (Wentworth): Je vais citer les données relatives à l'année 1911; celles des cinq premiers mois de l'exercice courant me manquant.

M. CARVELL: Vous reporterez-vous à deux ans en arrière?

M. WILSON (Wentworth): Oui. Voyons quelles sont les données relatives à l'exercice expiré le 31 mars 1911. Cette année-là, nous avons acheté pour $210,989 de pommes de terre aux Etats-Unis, tandis que nous ne leur en vendions que pour $13,835. Je n'avais pas l'intention de fournir toutes ces données, mais maintenant que j'ai commencé, autant vaut éclairer pleinement l'honorable député de Carleton (N.-B.) Il ne doit pas être plus incrédule que certains électeurs de mon comté.

J'ai parcouru la circonscription et fait distribuer des brochures exposant les faits tels qu'on les trouve dans les rapports officiels. Certain électeur disait qu'il ne pouvait ajouter foi à ces données. Je lui affirmai qu'elles étaient extraites des Livres bleus publiés par les soins du gouvernement Laurier, mais il hésitait encore à y ajouter foi. Cela ne m'étonne pas.

Pour ce qui est des pommes, au cours de l'exercice 1911-1912, nous en avons importé des Etats-Unis pour $680,292, et si vous poussez vos investigations plus loin, ce que je ne vous conseille pas, vous constaterez que nous n'en avons exporté chez nos voisins que pour $21,429. Ce n'est pas par malice, mais uniquement dans le but de l'éclairer davantage, que je pris l'honorable député de Carleton (N.-B.) de me prêter l'oreille pendant que je vais donner le relevé de nos exportations en Grande-Bretagne. Au cours du même exercice, la Grande-Bretagne nous achetait pour $4,678,245 de pommes. Peut-on s'étonner que les cultivateurs de Wentworth se soient moqués du cri de "Laurier et de plus vastes débouchés"?

Nous avons exporté $82,241 de lard et de jambon aux Etats-Unis et en avons importé $1,473,296, tandis que la Grande-Bretagne nous en achetait pour $7,821,246. Nous avons importé pour $47,616 de fromage des Etats-Unis et y en avons exporté pour $31,653—le marché semble un peu plus vaste ici—tandis que nous en exportions pour $20,733,064 en Grande-Bretagne. Nous avons expédié pour $103,819 de beurre aux Etats-Unis qui nous en fournissaient pour $223,-

841, tandis que la Grande-Bretagne nous en prenait pour $1,769,510.

Le député de Carleton (N.-B.) a fait au sujet de la latte une assertion propre à faire croire aux gens que le Gouvernement vole ses électeurs en les assujétissant au payement de droits de douane. Ce que j'ai constaté relativement à la latte et le bardeau m'a réellement surpris. A l'heure qu'il est, la latte importée aux Etats-Unis est passible d'un droit de 20 cents le mille, mais elle est admise en franchise au Canada. Si je me rappelle bien, l'honorable député a dit que les droits perçus représentent une somme de $127,000 que l'on fait payer aux électeurs de sa circonscription.

Peu importe que le chiffre soit exact ou non. Le Gouvernement d'hommes pratiques qu'il appuyait allait laisser importer la latte en franchise, et la "réciprocité" résidait en ce que les Etats-Unis devaient réduire à 10 cents le mille et de 20 cents imposé sur la latte. Voilà qui fait voir quelle sorte d'hommes pratiques étaient les membres du Gouvernement qui ont négocié cette convention boiteuse avec les Eetats-Unis.

L'honorable député nous a parlé du bardeau et nous a fait part de ce qu'il en coûte à ses électeurs pour exporter leur bardeau aux Etats-Unis. Le Canada admet le bardeau en franchise, mais mon honorable ami était heureux de voir que les Etats-Unis consentaient à réduire à 30 cents le droit de 50 cents dont ils frappaient le bardeau. Puisque nous faisons une convention avec eux, pourquoi les Etats-Unis ne suivaient pas notre exemple? Le meilleur des libéraux, c'est qu'ils commencent invariablement par tout donner; plus tard, quand vient le temps de négocier un traité avec les Américains, ceux-ci n'hésitent pas à réclamer de nouvelles concessions en échange des avantages qu'ils sont prêts à accorder.

Nous avons importé pour $123,102 de bardeaux des Etats-Unis à la faveur de la franchise douanière, et nous y en avons exporté pour $1,451,878 sur lesquels nous avons payé $115,433 de droits, au témoignage de l'honorable député de Carleton (N.-B.). Eh bien qui a imposé ce droit? Surement pas le parti conservateur canadien.

Je tiens à faire observer à la gauche et à faire consigner aux débats, pour l'instruction de ceux qui ne croient pas que la convention douanière eût été préjudiciable aux horticulteurs fruitiers et aux maraîchers, que nous avons importé des Etats-Unis, au cours de l'exercice 1911-1912, pour $2,450,194 de fruits et légumes, tandis que nous n'en fournissions pour $161,143 aux " plus vastes marchés " chers à sir Wilfrid Laurier. Certain collègue —c'était le représentant de Carleton (M. Carvell), si je ne me trompe—nous a parlé des effets vraisemblables de la convention douanière; je crois même l'avoir entendu dire qu'il avait hissé ses couleurs au haut du mât, ou tenir quelque propos de ce genre. Le mât de cet honorable député ne doit plus être bien long; s'il y a hissé ses couleurs, elles doivent tomber en loques.

Je ne sais quel drapeau il arbore, mais ce doit être le drapeau étoilé; à tout événement, je ne crois pas qu'il porte la croix de Saint-André, celle de Saint-Georges ni de Saint-Patrice. En 1904, l'honorable député de Carleton avait dans cette Chambre une majorité de 274, en 1908, cette majorité était tombée à 151; et, en 1911, quand il a fait flotter au vent son pavillon de la réciprocité, la charpente de son embarcation libre-échangiste se détraqua tellement que sa majorité fut réduite à onze. Ce n'est plus un mât qui lui reste, mais une latte, je crois.

Sur la question de savoir si la convention pouvait être abrogée ou non, je vais vous citer un article de W. O. Sealey, publié dans le " Times " d'Hamilton.

Ce n'est pas un traité, mais un simple accord consigné dans les lois de l'un et l'autre pays. Une des clauses de cet accord porte expressément que l'un ou l'autre gouvernement pourra en tout temps y mettre fin. Sir Wilfrid Laurier, le ministre des Finances et d'autres membres de la Chambre m'ont assuré que, si les producteurs de fruits ou de légumes ou d'autres souffraient de l'application de cet accord, ils se joindraient à moi pour faire annuler cet article.

Je ne m'étonne pas que le chef de l'opposition apprécie peu les remarques de ses vieux partisans.

Je continue ma citation:

On peut, je crois, compter sur moi pour une exécution de cette promesse, et je suis absolument certain dans mon for intérieur ce soir que je puis rendre nul tout article de cet accord qui tournerait à notre désavantage.

Certains jeunes députés feraient bien de demander au chef de l'opposition si jamais il a dit cela. La chose a été annoncée dans tout le comté de Wentworth, avec une telle assurance qu'elle a été gobée par au moins quelques-uns. Quoi qu'il en soit, je ne lui ferai aucune question; nous avons défait son candidat, et l'affaire est réglée.

On a beaucoup parlé des prix que payent nos établissements de conserves, mais je tiens à dire aux membres de la gauche, que ces établissements payent leurs fruits plus cher qu'on ne les payent aux Etats-Unis. Dans Ontario, les tomates à la fabrique se payent $10 la tonne, pendant que les tomates américaines coûtent $8; le blé d'Inde d'Ontario, de $7 à $8 la tonne; le blé d'Inde américain, de $5 à $6. Quant aux pommes de terre, je rappellerai à l'honorable député de Carleton (N.-B.) qu'elles se vendent à Stratford de $1.40 à $1.65 le sac. Dans ma propre ville, elle se vendent $1.40 pour livraison en janvier. L'honorable député

de Carleton (N.-B.) devrait faire prévenir les Etats-Unis pour la vente de leurs produits, et de s'adresser plutôt au marché domestique, qui est le plus avantageux. Les prunes d'Ontario se vendent de 20 à 50 cents les onze pintes pesant 18 livres; celles des Etats-Unis, de 18 à 23 cents. Les poires d'Ontario (bartletts n° 1), à 50 cents le panier de onze pintes; les poires américaines, de 32 à 40 cents.

Je pourrais aller jusqu'au bout de ces détails, mais j'y ai déjà consacré trop de temps. J'admets avec l'honorable député de York-sud que nous avons besoin d'améliorer nos facilités de transport, et j'espère que le ministre de l'Agriculture, dans le projet de loi qu'il va présenter, aura une disposition créant une commission des fruits qui siègera en Angleterre et qui veillera à ce que les fruits du Canada expédiés à des ports britanniques soient convenablement traités.

En ce qui touche à l'élection de Macdonald, je tiens à dire que toute irrégularité commise par un parti ou par l'autre devra être punie, peu importe le coupable. Nous avons fait l'expérience de la chose dans la province d'Ontario, une désagréable expérience; nous avons nettoyé l'écurie, et depuis nous n'avons plus eu aucun ennui.

Quant à la question du droit sur le ciment et à l'attitude des membres de la gauche touchant l'action du Gouvernement dans cette affaire, je dirai que, selon moi, l'honorable député d'Edmonton n'obtiendra rien pour lui ni pour son parti avec sa manière d'envisager cette question.

Je dirai aussi à mes honorables collègues de la gauche que si, à la dernière session, ils n'y avaient pas mis d'entraves, nous aurions aujourd'hui une commission du tarif en état de recueillir les renseignements voulus sur la situation des ciments. Pourquoi jeter tout le blâme sur la droite? Qu'ont fait les membres de la gauche pendant les quinze dernières années? Le chef de l'opposition se déclare lui-même libre-échangiste convaincu; il dit n'avoir pas besoin de protection; en ce cas, pour quelle raison n'a-t-il pas rayé du tarif le droit sur le ciment? Simplement parce ces messieurs de la gauche n'ont jamais pu gagner le pouvoir sur une question commerciale. Chaque fois que ce parti s'est adressé au peuple sur une question intéressant le commerce, il a subi un échec, et, chaque fois qu'il a réussi, ça été sur une question indirecte. On a essayé de donner le change et de dépister l'opinion publique, mais cela n'a pas pris.

On a beaucoup parlé de promesses faites avant les élections. Il en est un que l'on a faite dans mon comté. Vous savez combien soudainement. L'élection est venue. Il a fallu précipiter les choses, et l'on a commencé par jeter les fondations d'un bureau de poste. Je me suis donné le plaisir de faire photographier jour à jour la

suite des opérations. Le premier jour, nous avons eu un homme et un cheval; le deuxième, un cheval et deux hommes. M. Sealey, comme de raison, venait voir ce qui se faisait. Il a pensé pouvoir se faire élire en érigeant ce bureau de poste. Vous connaissez tous ce qui en est résulté. Il y a là un bureau de poste près d'être terminé; mais la différence entre l'ancien bureau et le nouveau est que le coup d'œil de Sealey n'y paraît plus.

Je tiens à vous dire ce que c'est que le coup d'œil de Sealey. Il signifiait que nous allions avoir une maison en briques ordinaires, ayant l'apparence d'un poste de pompiers. Le fer et la chaux devaient nous venir des Etats-Unis. Mais les électeurs canadiens ont mis un terme à cela. J'espère que des membres du parti libéral auront l'avantage et le plaisir de venir visiter notre ville quand ce bureau de poste sera fini, et je leur ferai voir une maison bâtie avec des briques du Canada, de la pierre canadienne, taillée par des ouvriers du Canada; avec de la chaux canadienne aussi, du ciment canadien, du bois canadien de ce bois que mon honorable ami de Carleton (N.-B.) dit être du bois vert. Dans cette maison, on se servira de serrures canadiennes.

Je dois vous dire que nous avons laissé de côté le fer américain, et c'a été une suite de l'échec subi par la réciprocité. Voici une lettre de la Yale and Towne Manufactory Company.

Bureau général, 9 rue Murray,
New-York, 10 octobre 1911.

A nos clients du Canada,

Vous êtes déjà informés de notre dessin d'établir au Canada une succursale de notre maison, pour la meilleure conduite et le développement de nos affaires canadiennes. Nous avons aujourd'hui le plaisir de vous faire savoir que cette succursale sera sise à Ste-Catherine (Ont.), et que les affaires y seront conduites par une compagnie subsidiaire de la nôtre et portant le nom de Canadian Yale and Towne, Limited. Les bâtiments de ce nouvel établissement sont déjà en voie de construction, et nous espérons les finir et les occuper de bonne heure l'année prochaine.

Telle est la conséquence de la défaite subie par la réciprocité. Les Américains ont dû venir rechercher ici le marché canadien et c'est pourquoi je suis en faveur de la protection pour les ouvriers, pour les cultivateurs, pour le producteur de légumes et pour le manufacturier.

Une autre conséquence de ce même échec a été que, dans la ville d'Hamilton, située au centre du comté que je représente, nous avons une douzaine de fabriques nouvelles, employant 2,087 ouvriers. C'est là une suite de la défaite de la convention douanière. Nous avons dans la ville d'Hamilton 44 manufactures américaines donnant de l'ouvrage à 12,087 employés. C'est un des résultats de la Politique nationale. Je pourrais continuer d'ajouter à ces faits, mais j'ai déjà

pris trop de temps. Que signifiait la réciprocité? Elle signifiait, je le répète, l'annexion aux Etats-Unis de notre territoire, et, à défaut de notre territoire, de notre commerce. J'irai plus loin, et je dirai qu'elle signifiait notre annihilation commerciale. Voilà ce que signifiait la convention douanière, et le peuple du Canada a eu assez de sens commun pour la rejeter.

L'honorable député de Carleton (M. Carvell) a parlé de l'honorable député de Grey-sud (M. Ball) en des termes bien peu flatteurs. Il a parlé de meubles qui font peu honneur à l'industrie canadienne. Il se trouve que le député de Grey-sud est un fabricant de meubles, et le député de Carleton se serait exprimé ainsi, selon le compte rendu des débats:

On me dit qu'il est devenu riche en manufacturant un assez pauvre article d'ameublement avec du bois vert qui pousse au Canada et pour lequel il avait une protection de 35 p. 100.

C'est là une tache à la réputation des fabricants canadiens. Personne cependant ne devra oublier que dans le moment, monsieur l'Orateur, vous êtes assis sur un fauteuil fabriqué dans la ville de Dundas par des manufacturiers canadiens et que votre fauteuil de l'année dernière était sorti de la même maison, d'où il avait été apporté ici par M. Sealey. Le fauteuil actuel présente cependant une plus belle apparence. Il est plus léger. Nous avons écarté de cette Chambre tout ce qui pouvait l'assombrir. Si je devais parler comme l'a fait le chef de l'opposition dans le discours qu'il à prononcé lorsque vous avez été nommé président de cette Chambre, je dirais que nous voyons sur ce fauteuil trop de laque couleur d'Orange; mais le coussin vert remédie à tout cela. Je veux que les membres libéraux contemple ce fauteuil, qu'ils y voient les feuilles d'érable, les armoiries du Canala gardées par les léopards et tout ce qui est l'indice d'un produit vraiment canadien. Toutefois, l'honorable député de Carleton nous a parlé de meubles communs. Mais il y a une suite à cette histoire de fauteuil, et je demanderai aux libéraux de ne pas l'oublier. Lorsque l'ancien fauteuil a été apporté ici, M. Sealey nous a annoncé qu'il avait été fait dans la ville de Dundas et que la commande lui en avait été donnée. Cette année, cependant, on a commandé un nouveau fauteuil, et les journaux n'ont pas, que je sache, annoncé la chose. Une nouvelle que je tiens à communiquer à la Chambre, c'est que la Valley City Seating Company, qui avait fait l'ancien fauteuil, a elle-même fait le fauteuil actuel. Mais le fabricant a donné à ses idées une forme nouvelle. C'est un homme qui a voté contre la convention douanière, et le fauteuil du président est un monument élevé à la mémoire d'un manufacturier canadien qui a fait passer les intérêts de son pays avant ceux de son parti. On me permettra bien de lire ce que dit cet homme:

Jusqu'à présent, les Etats-Unis n'ont jamais traité convenablement le Canada dans les arrangements réciproques que nous avons faits avec eux. Au bout du compte, le Canada s'est toujours trouvé dans une position désavantageuse. Le peuple américain a besoin de nos produits alimentaires, et nous n'avions que faire d'aller à leur secours dans leurs querelles de parti. Notre tarif est le meilleur qu'il y ait au monde, et nos affaires allaient bien. Nous aurions dû laisser les choses poursuivre leur marche.

Tel a été le langage de cet homme. Quelle opinion le peuple du Canada a-t-il exprimée aux bureaux de vote? Cette opinion est résumée dans les lignes qui suivent:

Pensez-y bien, ce n'est pas le temps d'arrêter nos progrès croissants et de mettre les destinées de notre pays dans d'autres mains que les nôtres. Que notre dernière réponse soit donc que nous ne sommes pas à vendre. Nous édifierons nous-mêmes notre avenir, et ce que nous prenons nous le gardons.

Si quelques-uns de nos collègues brûlent leurs vaisseaux et sont décidés à vaincre ou mourir avec la réciprocité, je suis, pour mon propre compte, partisan du protectionnisme modéré pour le pays. J'ai foi dans le protectionnisme. A titre de représentant de l'artisan, de l'arboriculteur, du cultivateur, du maraîcher et de l'industriel, je puis souscrire à tout programme et affirmer que je reste fidèle au vieux chef, sir John A. Macdonald. L'extrait suivant exprime bien mes vues:

Il est un autre article auquel je crois. Je crois à la protection du travail canadien. La main qui tient la lampe d'Aladin doit être celle du labeur. Cette nation repose sur les épaules de ses ouvriers, et je veux que l'ouvrier canadien ait de quoi se vêtir. Je veux qu'il ait suffisamment à manger. Je veux qu'il ait quelques réserves en vue des accidents ordinaires de la vie. Je veux qu'il ait le plaisir de voir sa femme bien vêtue. Je veux qu'il puisse voir quelques rubans voltiger autour de ses enfants. Je veux voir leurs belles joues ruisselantes de santé. Je veux qu'il comprenne que c'est ici sa patrie et que le bouclier du protectionnisme protège son labeur.

Et je vais vous dire pourquoi je suis partisan du protectionnisme. Si tous nous étions cultivateurs, nous serions stupides. Si nous étions tous cordonniers, nous deviendrions stupides. Si nous exercions tous la même profession, nous deviendrions stupides. La protection du labeur canadien diversifie l'industrie canadienne; cette diversité influe sur le développement de chaque partie du cerveau humain. Le protectionnisme protége l'intégrité; il protége l'intelligence; il élève les sens. Grâce à la protection, nous avons de plus belles femmes et des enfants mieux portants. Le libre-échange tend à mettre l'ouvrier sur un pied d'égalité avec la main-d'œvre la plus mal rétribuée du monde.

Monsieur l'Orateur, pourquoi forcer nos agriculteurs à soutenir la concurrence des produits de la main-d'œuvre des Etats du sud.

Quand le ministre de l'Agriculture soumettra son rapport, j'espère qu'il contiendra quelque chose d'intéressant pour nos cultivateurs. On prendra, je l'espère, des mesures pour conserver nos forces hydrauliques. Nous avons eu un magnifique début dons Ontario. Tout honneur à l'honorable Adam Beck pour l'attitude qu'il a prise. Si jamais Canadien a mérité d'être créé chevalier, c'est bien lui? Que faisons-nous dans l'Ontario? Nous fournissons l'énergie électrique aux cultivateurs, de manière à ce que le travail agricole cesse d'être pour eux une corvée, une vile besogne. Avant deux ans, espérons-le, la lumière et l'énergie électriques seront installées partout au comté de Wentworth et nous allons fournir au cultivateur l'électricité à un prix à la portée de sa bourse. J'aurai l'occasion de porter la parole ici sur cette question; mais je tiens à dire dès maintenant qu'il est une question dont la Chambre pourrait aborder l'étude; celle de l'amélioration de l'industrie des transports. La commission hydro-électrique se propose de construire des lignes radiales sur le parcours de nos lignes de tranmission et quand elle viendra nous demander une subvention pour des chemins de fer électriques en faveur de ces lignes, j'espère que le Parlement la lui accordera et nous prêtera son plein concours pour le perfectionnement de l'industrie des transports tant pour Ontario que pour les autres provinces. Mes idées sur la question hydro-électrique, prétendon, me conduiront tout droit à la maison d'aliénés. Mais voici une idée que je lègue au ministre des Postes qui l'adoptera, j'espère, et s'il le fait, il épargnera force ennuis aux députés. Je voudrais que le service de la poste rurale se fît par l'électricité.

Cette idée, aux yeux de certains députés, semble peut-être bizarre; mais quand il me sera donné de discuter la question ici, j'espère la présenter sous une forme telle qu'on croira voir avant longtemps les cultivateurs recevant, à la porte de leurs maisons d'habitation, leurs lettres et journaux distribués électriquement. Le jour viendra aussi, j'espère, où nous aurons la haute main sur nos rues. Je m'inspire ici de quelques affirmations du député de York-sud (M. Maclean). Nous avons déjà trop cédé de nos droits. Aujourd'hui nous n'avons plus de maîtrise sur rien. Les compagnies ont obtenu une trop grande maîtrise de nos rues et de nos utilités publiques. Je veux voir briller en lettres fulgurantes le nom du Canada au firmament du progrès. Canadien, j'ai foi et confiance en mon pays. J'aborde, en terminant une question que certains députés ont peur de traiter; c'est la question de la marine de guerre. Je ne veux pas me dissimuler derrière un prétexte comme celui de l'urgence. Il faut prendre l'attitude que le pays aurait dû adopter depuis longtemps et je ne saurais approuver les députés de la gauche qui inspirent certains sentiments aux députés ministériels de langue française. Vous verrez que ces députés se lèveront tous comme un seul homme pour voter en faveur de l'aide à la mère patrie. Tout ce que nous demandons c'est la protection du drapeau britannique. Que fuat-il entendre par là? Il faut entendre la protection des sujets britanniques sur terre et sur mer, qu'ils soient blancs, noirs, riches ou pauvres. Nous jouissons tous de la protection de la marine britannique dont la puissance assure la paix du monde. Nous ne saurions trop faire. Que tout le monde comprenne au pays que nous donnons quelque chose; c'est ce que je me propose de faire, bien que je sois pauvre comme Job.

Le député de Guysborough (M. Sinclair) prétend qu'il faut prouver qu'il existe une nécessité réelle. Que ces messieurs prennent pareille attitude, à leur gré; qu'ils se dissimulent derrière ce prétexte; pour mon propre compte, j'entends que nous prenions l'attitude qui s'impose de vieille date en pareille matière et en terminant, je dirai:

To our British institutions
And traditions 'Hold we fast,'
'Follow close to old Trafalgar,
Nail the colours to the mast.'
Clinch the ties that bind us to them,
Give the world no cause to think
That the Empire chain will sever
At our firm Canadian link.

L'hon. CHARLES MURPHY (Russell): L'honorable collègue qui m'a précédé nous a dit qu'il représente ici un singulier comté—remarque fort anodime et superflue; cela me dispense d'ajouter que cette Chambre s'est fort amusée de ce discours de début.

Dans son discours au commencement de ce débat, le premier ministre (M. Borden) critiqua ce qu'il appelait la mauvaise grâce dont le chef de l'opposition aurait fait preuve en offrant ses félicitations aux députés ayant proposé et appuyé l'adresse à être présentée à Son Altesse Royale, le Gouverneur général. Aux yeux des députés de la gauche, il n'a pas semblé qu'il y eût manque de cordialité dans les félicitations présentées par le chef de l'opposition au député de Chambly-et-Verchères (M. Rainville) et au député de Kingston (M. Nickle). Il serait étrange, en vérité, qu'à cette étape de sa carrière parlementaire, le chef de l'opposition eût même pour une fois oublié de faire preuve de cette courtoisie, de cette sympathie dont les jeunes députés de chaque côté de la Chambre ont invariablement été l'objet de sa part. Comme tant d'autres observations du premier ministre, cette dernière critique manque entièrement de base. Les députés qui ont pro-

posé et appuyé l'adresse se sont bien acquittés de leur tâche. Le leader de l'opposition a gracieusement reconnu le fait, et en présentant ses félicitations, s'est fait l'interprète des sentiments de ses partisans envers le député de Chambly-Verchères et le député de Kingston.

Quant à l'amendement en discussion et aux événements qui en ont nécessité la présentation, le leader de l'opposition a fait une omission dont le premier ministre aurait pu à meilleur droit se plaindre. Il aurait pu exprimer le regret que le chef de l'opposition avait négligé de remercier le ministre des Travaux publics (M. Rogers) de m'avoir permis de faire un discours ici, sans qu'on le fouillât ou qu'on le menaçât d'arrestation. L'indulgence du ministre à cet égard devient encore plus remarquable quand on se remémore les indignités prodiguées par ses collaborateurs du comté de Macdonald à deux de nos collègues, le député de Saint-Hyacinthe (M. Gauthier) et le député de Vaudreuil (M. Boyer), pour avoir osé exercer les privilèges de sujets britanniques dans ce collège électoral. Heureusement pour tous ceux qui ont foi en la liberté de la parole, ce n'est pas ici le comté de Macdonald ni le Manitoba; ce n'est pas même l'Ontario d'il y a un an, et quand ce débat sera terminé, le ministre des Travaux publics comprendra qu'au début même de sa carrière politique il a commis une faute fort grave en choisissant Bill Sykes et le rusé compère comme modèles politiques, et il comprendra, en outre, qu'au sein de ce libre parlement d'un peuple libre, les procédés dont il est le champion ne sont pas de mise et que celui qui recours à pareils procédés est voué au mépris public.

Avant d'aborder quelques questions qui ont surgi au cours du débat, je désire présenter quelques brèves observations sur le discours du trône. Dans un des premiers alinéas de ce discours, il est question du flot copieux d'immigration qui s'est heureusement deversé au pays, l'été dernier.

Comme c'est là un résultat découlant directement du système d'immigration intensive inauguré par l'ancien gouvernement, nous félicitons les députés de la droite d'avoir continué l'application de ce régime, et nous espérons, de concert avec eux, qu'il se déversera l'an prochain, au pays un flot encore plus pressé d'immigration. A cet égard, je veux signaler au Gouvernement une dépêche parue dans les journaux le 22 novembre dernier, au lendemain même de la rentrée des Chambres. Cette dépêche est expédiée de Londres, en date du 23 novembre, et voici la partie que je signale à l'attention:

Rendant témoignage devant la commission royale des Dominions qui a terminé ses séances hier même, le comte Grey a demandé qu'on expédiât au Canada ou autres dominions les enfants de l'assistance publique. En ce qui concerne le Canada, il est convaincu que ces enfants y seraient bien traités et bien placés. A son avis, les frais de l'immigration ne devraient pas retomber sur le gouverenement impérial et le Gouvernement fédéral serait bien inspiré en faisant lui-même ce placement.

M. John Burns, questionné au sujet de la proposition du comte Grey touchant l'émigration des enfants de l'assistance publique au Canada, déclare qu'il souscrit de tout cœur à ce projet et que le Gouvernement est disposé à se charger d'une dépense raisonnable ou même d'un surcroît de frais.

Si le Gouvernement a mis à l'étude la proposition qui figure dans cette dépêche, on devrait, à mon avis, éclairer le Parlement à cet égard à brève échéance et lui dire si le Gouvernement se propose d'amener au pays ces enfants de l'assistance publique, aux frais de l'Etat. Le peuple anglais a peut-être raison de chercher à se débarrasser de ce fardeau; mais avant qu'on adopte ce projet comme partie de notre système d'immigration, il faudrait qu'on éclairât le Parlement sur les faits afin qu'il les puisse étudier mûrement.

Le projet intéresse particulièrement les représentants du travail et je ne doute pas qu'ils le discuteront avec le Gouvernement aussitôt que possible, s'ils ne l'ont pas déjà fait.

Plus loin, le discours du trône laisse entendre que le Gouvernement présentera un bill tendant à l'amélioration des grandes routes et probablement ce bill sera analogue à celui de la session dernière. Dans ce cas et si le ministre des Chemins de fer et Canaux tient la promesse qu'il a faite l'an dernier à la Chambre, il y aura peu de différence d'opinion à son sujet. Pourtant comme la position prise au Parlement par le parti libéral, à propos de ce bill, a été dénaturée avec persistance afin de remporter des avantages politiques contre nous, je veux la rétablir actuellement pour qu'il n'y ait plus de question à ce sujet dans l'avenir. En faisant une motion pour présenter ce bill à la Chambre, le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré l'an dernier, en réponse à certaines questions du très honorable chef de l'opposition, que l'argent qui devait être payé en vertu de ce bill le serait en s'appuyant sur le même principe qui est adopté pour le paiement des subventions aux provinces, c'est-à-dire en prenant pour base la population. Mais quand le bill a été présenté par le ministre, il ne contenait aucune disposition de ce genre. On a forcé la Chambre à l'adopter, malgré nos efforts pour obtenir l'insertion de cette disposition et plus tard le Sénat l'a modifié en ajoutant un article qui contenait la promesse faite à la Chambre par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Quand le bill nous revint du Sénat, il fut repoussé par le Gouvernement, parce qu'il contenait en substance la promesse qui nous avait été faite par le ministre des

Chemins de fer et Canaux en personne. C'est un résumé exact de ce qui s'est passé à la dernière session, et si le ministre est devenu sage avec le temps il n'essayera pas de jouer encore une fois avec le Parlement.

Pour revenir au discours du trône, laissez-moi attirer l'attention de la Chambre sur une observation faite par l'honorable député de Kingston (M. Nickle) en secondant l'adresse. L'honorable député, en parlant de la marine, a dit que, d'après lui, l'attitude générale sur la question semblait être douteuse et incertaine. En parlant ainsi, il décrivait plutôt l'attitude des amis de son propre parti que celle du public en général et de cette façon c'est une description très exacte.

Comment, je vous le demande, monsieur l'Orateur, un conservateur honnête qui observe la conduite tortueuse de son chef sur la question navale peut-il avoir une attitude qui ne serait pas celle du doute ou de l'incertitude. Il constatera que tout d'abord, en 1909, son chef s'est déclaré en faveur d'une marine construite dirigée et possédée par le Canada; qu'en février 1910, ce même chef s'est prononcé en faveur d'une contribution égale au prix de deux dreadnoughts, mais en laissant à l'amirauté le soin de dire comment l'argent serait dépensé; qu'en novembre 1910 il a affirmé qu'il était opposé à une contribution quelconque sans avoir d'abord consulté le peuple; qu'en 1911, il a fait cause commune avec les nationalistes, qui sont opposés à la fois à une contribution et à une marine et qu'en 1912 il a fait des efforts ici et à l'étranger pour trouver un moyen qui donnerait à la fois et en même temps satisfaction aux jingos et ne le séparerait pas des nationalistes. Et maintenant on nous dit que le très honorable premier ministre est à la veille de proposer une contribution en cas d'urgence, l'abrogation de la loi du service naval et de plus une remise à plus tard de l'adoption d'une politique navale permanente. Rien d'étonnant dès lors que les conservateurs qui contemplent un tel record soit dans le doute et l'incertitude quand il s'agit de savoir ce que fera encore un tel chef. Mais ce doute et cette incertitude ne concernent pas les libéraux du Canada. En 1912 comme en 1909, ils sont en faveur d'une marine construite, montée et possédée par le Canada, prête en tout temps à répondre à l'appel de l'empire en danger en augmentant sa force et sa valeur à mesure que la population du Canada augmente en nombre et en richesse.

La semaine dernière, le ministre des Finances prenant part au débat a repoussé avec force certaines attaques faites contre son administration, à propos de la réduction des droits sur le ciment, mais la position qu'il a prise, je suis tenu de le dire, n'était pas plus haute que l'opinion qu'il semble avoir de lui-même. En principe, je ne l'en blâme pas, particulièrement quand je me souviens des paroles que prononçait à son sujet le ministre du Travail, son collègue, dans le discours qu'il prononçait à Saint-Thomas, le 29 octobre 1911. Il y avait ce jour-là une assemblée pour la mise en nomination à Saint-Thomas et le "Citizen" d'Ottawa disait, le 30 octobre 1911, que le ministre du Travail s'était exprimé ainsi:

> En choisissant pour son ministre des Finances l'honorable M. White, M. Borden introduisait dans son cabinet de la force et de l'honnêteté qu'il lui eut été difficile de trouver ailleurs.

Si c'était un grand compliment à l'adresse de mon honorable ami le ministre des Finances, c'était assez dur pour tout le reste du parti conservateur, mais évidemment mon honorable ami mérite chaque mot de cet éloge. La semaine dernière, il a fait des excuses parce que le leader de l'opposition et le député d'Edmonton l'avaient accusé de réduire les droits sur le ciment dans le but d'influencer le résultat des élections de la Saskatchewan.

Dans quelle position se trouve-t-il réellement à ce sujet? Afin de pouvoir défendre sa réponse que la diminution dans le tarif du ciment n'avait pas été ordonnée pour influencer les élections de la Saskatchewan, il lui était nécessaire de convaincre la Chambre et le pays que son attention avait d'abord été attirée sur les conséquences de la diminution de fourniture de ciment dans l'Ouest à une date si rapprochée de celle des élections, que cet effet a paru être continuel depuis la date de la première communication jusqu'au jour où le tarif a été réduit de moitié. Il a commencé par lire une communication daté du 3 mai 1912 et il a continué en lisant d'autres correspondances de l'Ouest qui lui étaient parvenues à des dates postérieures au 31 mars dernier. Malheureusement pour lui et pour sa prétention, il a lu trop de communications. Je veux parler de celle qui lui a été envoyée par M. C. N. Bell du Board of Trade de Winnipeg et que le ministre a lu en ces termes:

> Winnipeg, 7 juin 1912.
>
> Veuillez cousulter la résolution de cette chambre en date du 19 décembre et la correspondance subséquente concernant le fusionnement des fabriques de ciment. Dans la résolution et les lettres, il est dit que les droits sur cet article de première nécessité sont excessifs et que le Gouvernement est invité à les abolir ou à les abaisser. Cette chambre est sans nouvelles aucunes depuis votre lettre du 18 mars, dans laquelle vous dites que le Gouvernement étudiera la question. Une grande disette de ciment se fait sentir dans tout l'Ouest canadien. La construction est arrêtée et plusieurs travaux sont retardés indéfiniment. Cette chambre demande au Gouvernement d'intervenir

promptement et d'abolir ou d'abaisser les droits pour apporter un remède à la situation.

C. N. BELL.

Cette communication révèle le fait que le Board of Trade de Winnipeg avait, le 19 décembre 1911 et à des dates subséquentes, signalé au Gouvernement et au ministre des Finances qu'il y avait un merger du ciment et que le prix du tarif sur le ciment était excessif et qu'il avait demandé au Gouvernement de réduire ou d'abolir ce droit.

Elle montre de plus qu'en dehors des autres lettres que le ministre des Finances peut avoir reçues ou envoyées, le Board of Trade de Winnipeg parle d'une façon toute spéciale de sa lettre du 18 mars 1912 dans laquelle il déclarait que la question serait soumise à la considération du Gouvernement et que depuis cette date jusqu'à la communication du 7 juin 1912, le Board of Trade de Winnipeg avait été sans nouvelles du Gouvernement. En d'autres termes, le ministre des Finances a dormi à son poste depuis mars jusqu'à juin et il nous demande de croire que son réveil a été amené par sa découverte qu'une maison particulière était victime de la situation; et vous constaterez que le hasard a voulu que ce soit une maison de Winnipeg. Mon honorable ami soumet notre crédulité à une épreuve que le meilleur ciment ne pourrait pas supporter. Il a dit que sa conduite n'avait pas été dictée par la politique, que la réduction des droits est arrivée par pure coïncidence—je remercie l'honorable ministre de m'avoir appris cette expression —avec les élections de la Saskatchewan. Pourquoi le ministre n'a-t-il pas franchement admis que la réduction des droits avait été décidée pour établir une coïncidence avec un certain banquet qui avait eu lieu à Régina et que tout cela avait été préparé avec soin par le directeur de la scène gouvernementale, le ministre des Travaux publics? Il aurait pu aussi bien le faire, parce que les dossiers mis à la disposition du public font connaître toute l'affaire. Le décret du conseil autorisant la réduction des droits fut adopté le samedi 8 juin mais aucun avis ne fut donné ce jour-là, ou dimanche 9 juin, mais le lundi, 10 juin, mais aucun avis ne fut donné ce jour-cours de son discours prononcé au banquet de Régina et pour lequel avait fait tant de réclame, s'est exprimé ainsi:

J'ai reçu aujourd'hui de mon chef un télégramme disant que les droits sur le ciment avaient été diminués de moitié et les agriculteurs de l'ouest du Canada peuvent être maintenant assurés d'une fourniture immé-

J'ai reçu aujourd'hui de mon chef un té-

Voilà la coïncidence; mais je suppose que le ministre des Finances dans sa force et son intégrité, pour citer le ministre du Travail (M. Crothers), nous demandera aussi de croire que l'envoi de ce télégramme permettant de faire cette annonce au banquet de Régina fut un autre accident et ne faisait pas parti d'un plan spécialement préparé car il serait absolument étrange pour le ministre des Travaux publics d'arranger quelque chose de cette nature.

Pourtant ce n'est pas encore toute la preuve de la connivence entre les ministres et comme cette déclaration est admirablement réglée pour produire un résultat politique. Le décret du conseil fut adopté le samedi 8 juin et bien qu'il soit d'usage de publier une édition supplémentaire de la "Gazette du Canada", chaque fois qu'il se produit un changement important dans la politique et qui doit être appliqué immédiatement, cet usage ne fut pas suivi dans ce cas et le décret du conseil ne parut dans la "Gazette du Canada" que le 15 juin, alors qu'il fut publié en ces termes.

M. LEMIEUX: Cinq jours après le banquet.

M. MURPHY: (lisant):

Il a plu au Gouverneur général en Conseil d'ordonner et il est ordonné ainsi qu'il suit:

Sur demande des importateurs de ciment de Portland et de chaux hydraulique ou éteinte, en tonneau, sacs ou barils, décrits à l'art. 290 du tarif des Douanes, 1907, pour obtenir une remise des droits de douane sur le dit ciment de Portland ou la chaux hydraulique ou éteinte et les enveloppes dans lesquelles ces produits sont importés, telles que décrites à l'article 291 du tarif, qui sont entrés là ou après le 12e jour de juin 1912, et sur lesquels les droits ont été payés, la moitié des droits ainsi payée sera remboursée.

La réduction des droits de douane sur le ciment de Portland et la chaux hydraulique, ainsi que sur les enveloppes, comme il est dit ci-dessus, ne sera accordée que depuis le 12 juin 1912, jusqu'au 31 octobre 1912, les deux dates inclusivement.

La publication de cet arrêté ministériel dans la "Gazette du Canada" sera sensée être un avis suffisant de ses dispositions aux susdits importateurs.

RODOLPHE BOUDREAU,
Greffier du Conseil privé.

M. GRAHAM: Trois jours après son entrée en vigueur.

M. MURPHY: On remarquera qu'il est dit dans la "Gazette du Canada" que la remise des droits datera du 12 juin 1912. Par conséquent, les importateurs n'ont été averti des intentions du Gouvernement que le 15 juin, mais les électeurs de la Saskatchewan avaient été avisés par le ministre des Travaux publics, dès le 10 juin, cinq jours plus tôt. La législature de la Saskatchewan a été dissoute le 17 juin, exactement une semaine après la déclaration de Régina. Le ministre des Finances appelle cette remarquable coïncidence de dates et d'événements "un simple synchronisme". L'honorable ministre est arrivé

dans cette Chambre avec une réputation bien méritée, mais dans cette affaire des droits sur le ciment il a été certainement le jouet du ministre des Travaux publics et je regrette d'avoir à ajouter que la manière dont il a défendu sa conduite dans cette affaire n'a rien ajouté à sa réputation.

Je demanderai l'indulgence de la Chambre pendant quelques instants pour traiter aussi brièvement que possible la question soulevée par l'administration de l'honorable chef de l'opposition. Cette administration a trait à deux élections partielles dans lesquelles la conduite du ministre des Travaux publics est directement mise en cause. En ce qui concerne l'élection de Richelieu, il n'y a pas le moindre doute que des tentatives éhontées ont été faites pour corrompre les électeurs. Nous en avons eu l'aveu par l'honorable député de Charlevoix (sir Rodolphe Forget), cet après-midi même. Pour se défendre de la grave accusation portée contre lui il n'a rien trouvé de mieux à faire qu'à excuser le ministre des Travaux publics de lui avoir donné une procuration dont il devait faire usage à Sorel. Tout l'honneur de cette campagne leur revient et chacun peut réclamer la part qui lui revient.

Dans l'élection de Macdonald, le cas est bien différent. Là, toute l'administration de la justice a été prostituée et mise au service des basses œuvres du parti. Le sens moral du pays a été offusqué à un dégré dont le Gouvernement commence à peine à se rendre compte. Les circonstances rélatives à l'arrestation illégale de MM. Sifton, Sullivan, Prince et Walkinshaw ont été expliquées dans tous leurs détails et je n'ai pas à y revenir. Mais il n'est pas hors de propos d'ajouter quelques expressions de l'opinion publique à celles qui ont déjà été citées par les orateurs qui m'ont précédé.

L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a donné lecture de la résolution adoptée par le synode presbytérien du Manitoba. Durant la semaine qui a suivi l'adoption de cette résolution, une assemblée publique pour protester contre les infractions commises dans l'élection de Macdonald a été tenue à Winnipeg, et le "Winnipeg Free Press" résume comme suit le discours prononcé à cette assemblée par le rév. D. S. Hamilton:

Il se réjouit de l'action du synode.

Le rév. D. S. Hamilton a parlé de l'agitation déjà provoquée par les agissements du Gouvernement. Ils avaient pour eux la tribune publique et la presse; ils avaient avec eux le clergé, et enfin le peuple a fini par se ranger à leur avis. M. Hamilton a déclaré qu'il était heureux de l'attitude prise par le synode, la semaine précédente; il s'est également réjoui de voir l'organe du Gouvernement injurier un homme honoré dans sa ville, dans sa province, dans le Canada, dans la grande république du Sud, et dans le monde entier. Il lui ferait plaisir de voir le rév. M. Gordon à ses côtés, à cette tribune, pour qu'il fût à même de constater que Winnipeg approuve son attitude. Les desseins de l'organe du Gouvernement sont faciles à deviner. Il ne pouvait pas s'en prendre au synode en bloc, et il lui a fallu s'attaquer à un particulier. Mais le synode est imbu de la vieille doctrine de la persévérance, comme la pratiquait les saints, et il continuera dans la voie où il s'est engagé, avec l'espoir et la certitude du triomphe.

Comme preuve que l'indignation provoquée par cette élection n'est pas restreinte à une partie du pays ou a un parti politique, permettez-moi de donner lecture de quelques opinions publiquement exprimées. La première est empruntée au "Citizen", l'organe ministériel de cette ville. Parlant de l'élection de Macdonald le "Citizen" dit:

Il est bien certain que la lutte a été acharnée. Il est également certain qu'on y a fait jouer des influences dans lesquelles la logique n'a absolument rien à voir. Il y a eu énormément de fumée et il n'est guère possible de supposer qu'il n'y ait pas eu de feu. Des deux côtés, on lance des accusations et on s'accuse réciproquement d'avoir employé de l'argent. D'après les apparences, la volonté populaire n'a pas eu de chances de s'exprimer librement, et l'argent a parlé plus fort que le bon sens.

L'écrit suivant est emprunté au "Chronicle" un journal libéral d'Halifax. Voici ce qu'il dit:

Un des premiers devoirs que l'opposition libérale devra accomplir à Ottawa, quand le Parlement sera convoqué le mois prochain, ce sera de demander une enquête complète et approfondie, par un comité parlementaire, sur les méthodes employées par les partisans du Gouvernement dans l'élection partielle de Macdonald. Cette affaire ne concerne pas uniquement la population du Manitoba ou les électeurs du comté de Macdonald; elle est d'un intérêt vital pour tout le peuple canadien. Le bon renom du Canada est en jeu et il faut que la liberté de parole et la liberté du citoyen soient vengées.

Que répond à tout cela l'honorable ministre des Travaux publics? Non seulement il se moque du synode, de la presse et du publique, mais il tente de légitimer les indignités commises dans cette élection Puisque aucun de ses collègues n'a répudié sa conduite, ils doivent porter comme lui la responsabilité de ces indignités. Par quels moyens cherche-t-il à justifier sa conduite? Dans le cas de Prince et de Walkinshaw il ne tente pas même de le faire. Dans le cas de Sifton il prétend que le prévenu s'était déjà rendu coupable de manœuvres frauduleuses, il y a quelques années passées; il a donné lecture de trois affidavit pour appuyer cette prétention.

Même si ce reproche était fondé, ce n'était pas une raison pour motiver l'arrestation de cet homme dans l'élection de Mac-

donald. De plus, le ministre ne tint aucun compte du fait que Sifton n'a jamais été mis en prison et n'a jamais subi de procès. Les deux premiers affidavit cités par le ministre ont été donnés par les prétendus constables spéciaux qui ont procédé à l'arrestation de Sifton et, en dehors de toute autre circonstance, la manière dont le magistrat a clos l'affaire, enlève toute valeur à ces documents. Le troisième affidavit, celui d'un pauvre métis, n'exige aucun commentaire. Dans le cas de Sullivan ce que le ministre a trouvé de mieux à dire, c'est que le prévenu était le neveu de "Cap" Sullivan, d'Ontario. A ses yeux cette parenté est une raison suffisante pour motiver son arrestation.

M. BLAIN: Avec la permission de mon honorable ami, je lui demanderai où le ministre a fait cette déclaration.

M. MURPHY: L'honorable député la trouvera dans le discours du ministre des Travaux publics, où il est question de Sullivan.

M. BLAIN: Je désirerais que mon honorable ami m'indiquât le passage.

M. MURPHY: J'ai lu les débats et c'est aux débats que je renvoie mon honorable ami.

M. BLAIN: L'honorable député ne trouvera rien de cela dans les débats. Son accusation est injuste.

M. MURPHY: Mon intention n'est pas de défendre les infractions à la loi électorale, quel que soit le coupable, mais en justice, pour le capitaine Sullivan, je puis dire que partout où il a prie part à une élection, il a eu le courage d'affronter les conséquences de ses actes; il n'a jamais cherché à se mettre à l'abri derrière un prétendu détectif fédéral, un magistrat de police venal ou un métis ivre.

M. LANCASTER: L'honorable député ignore-t-il que ce nommé Sullivan dont il parle, après avoir commis certaines indignités dans une élection, a pris un nom d'emprunt et que personne n'a pu retrouver ses traces?

M. MURPHY: Je sais que dans une certaine occasion il a signé un autre nom que le sien, exactement comme le ministre des Travaux publics et sir Rodmond Roblin sont accusés d'avoir fait à Saint-Paul.

M. LANCASTER: Avec la permission de mon honorable ami, je lui ferai observer que ce n'est pas une réponse à la question que je lui ai posée. Ignore-t-il. . .

M. MURPHY: J'ai répondu à l'honorable député.

M. LANCASTER: Mon honorable ami ignore-t-il qu'il a été prouvé en plusieurs circonstances, dans Elgin-ouest entre autres, que ce nommé Sullivan est resté introuvable pendant six mois, parce que partout il avait eu la précaution de donner un faux nom?

M. MURPHY: L'honorable député veut parler du capitaine Sullivan. Je croyais que sa question se rapportait à M. Sullivan de Régina.

M. LANCASTER: Vous parliez vous-même du capitaine Sullivan.

M. MURPHY: J'ai mentionné son nom en passant, mais toute ridicule que fut l'excuse donnée par le ministre des Travaux publics pour justifier l'arrestation de J. J. Sullivan, elle disparaît complètement, car cette prétendue parenté n'existe pas. On se rappelle la pose théatrale du ministre des Travaux publics lorsque, se tournant vers ses partisans et au milieu des acclamations de toute la droite, il annonça gravement, avec tout le sérieux d'un homme d'Etat, que J. J. Sullivan était le neveu du capit. Sullivan et par conséquent, un homme sans aveu. Il est vrai que le ministre n'a donné aucune preuve de ce qu'il avançait, mais cela n'a pas empêché ses partisans d'acclamer la force incomparable de sa logique. Il n'a donné aucune preuve, pour la bonne raison qu'il n'en avait pas à donner. Cela n'a pas empêché les journaux ministériels de donner une énorme publicité à cet argument du ministre. Mais malheureusement pour lui cette publicité, que l'on croyait lui servir de piédestal, a été la pierre contre laquelle il a trébuché. Quand M. Sullivan de Régina apprit par les journaux ce que l'on disait de lui, il télégraphia à l'honorable député de Saltcoats et le télégramme m'a été remis pour que j'en donne communication à la Chambre. Il est ainsi conçu:

Regina, Sask., 29 nov. 1912.
Thomas McNutt, M.P.,
Chambre des communes,
Ottawa (Ont.).

L'affirmation de Rogers est absolument fausse. Je ne suis parent ni allié en quelque façon que ce soit avec le capitaine Sullivan.

J. J. SULLIVAN.

La seule remarque qui me reste à faire pour l'information des honorables députés qui ont applaudi le ministre des Travaux publics c'est que la prochaine fois que le ministre des Travaux publics entreprendra de donner un spectacle à la Chambre, il ferait mieux d'avoir une répétition privée, pour savoir au juste ce qu'il y a de vrai et ce qu'il y a de faux dans la pièce, afin de pouvoir règler leurs applaudissements en conséquence.

Afin que la Chambre puisse réaliser complètement la foi qu'elle peut ajouter à la plus simple déclaration de l'honorable ministre des Finances, qu'on me permette de citer en passant l'avancé que faisait l'honorable ministre dans le discours qu'il a prononcé ici le 29 novembre et qui est rap-

porté aux débats. Répondant à une question que lui posait l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), le ministre a dit:

Si l'honorable député veut attendre une minute, je lui expliquerai cela. L'honorable membre de la gauche qui a discuté cette question, l'autre jour, nous a dit qu'on avait pris des procédures en vue de faire annuler l'élection du représentant de Macdonald; je dis aujourd'hui aux membres de la gauche qu'on a institué une contre-pétition contre leur candidat.

En entendant cette déclaration de l'honorable ministre, j'ai trouvé étrange qu'étant donnée la grande publicité faite à l'élection de Macdonald, nous n'avions rien appris par les journaux ou autrement de la contre-pétition inscrite contre le candidat de l'opposition. En conséquence, j'ai télégraphié vendredi, le 29 novembre, à Winnipeg pour m'informer à ce sujet. C'était au lendemain du jour où l'honorable ministre avait fait son avancé. J'ai reçu un télégramme m'informant que jusqu'à ce moment-là on n'avait encore inscrit de contre-pétition. Monsieur l'Orateur on devrait faire comprendre à l'honorable ministre des Travaux publics qu'il ne lui est pas permis de se moquer ainsi de toutes les règles observées dans la vie publique. Si l'on tient compte de ce dernier outrage, on reconnaîtra que le ministre devra faire apologie à la Chambre s'il ne préfère démissionner. S'il n'en fait rien et si le premier ministre ne prend l'attitude que les circonstances lui commandent de tenir, j'exposerai toute la conduite du ministre au cours de l'élection de Macdonald et cette discussion pourra former à bon droit le sujet d'une représentation spéciale à son Altesse Royale le Gouverneur général qui a le droit d'exiger de ses conseillers une conception de leurs devoirs publics plus relevée que celle dont le ministre des Travaux publics a fait parade dans la circonstance qui nous occupe.

La tournure que ce débat a prise a indiqué contre la contre-proposition sera rejetée par le vote du premier ministre et par celui de ses partisans. Ce résultat sera immédiatement communiqué aux journaux torys de tout le Canada, comme l'annonce d'une grande victoire. Mais qu'importe, monsieur l'Orateur, on entendra encore parler du scandale de l'élection de Macdonald. Au cours des quatorze mois qui se sont écoulés depuis l'arrivée au pouvoir de la présente administration on nous a dit et répété que les électeurs intelligents de tout le Dominion, faisant abstraction de leurs préférences de partis, avaient voté en masse pour les candidats de Borden aux dernières élections, parce que ces gens-là s'étaient formellement engagés à sauver le pays du péril qui le menaçait alors.

Puis-je demander s'il ne faut pas compter aujourd'hui avec ces mêmes électeurs intelligents? Indubitablement, et lorsqu'un homme qui est censé les représenter dans le ministère, l'honorable ministre des Finances, devra, comme il en recevra l'ordre, expliquer en quoi ce scandale de l'élection de Macdonald diffère de ceux qui ont été la cause de la défaite honteuse du parti tory en 1896, chassé du pouvoir par le vote des électeurs indépendants du Canada, il réalisera qu'on lui impose une tâche que personne ne voudrait accomplir.

L'honorable ministre semble se complaire dans la lecture des auteurs classiques; je lui conseillerais de prendre pour texte de l'explication qu'il tente, ce vieil axiome latin "facilis descensus Averni," maxime dont devraient également tenir compte d'autres membres de la droite avant de voter le rejet de l'amendement qui nous est soumis.

M. CHARLE AVILA WILSON (Laval): Monsieur l'Orateur, ainsi que l'a proclamé avec tant de raison l'honorable chef de la gauche, le discours du trône se fait remarquer par ce qu'il contient ainsi que par ce qu'on n'y trouve pas. Le premier paragraphe de ce document nous informe qu'au cours de l'année qui se terminera bientôt, Son Altesse Royale a consacré plusieurs mois à la visite des localités les plus importantes du Dominion, d'un océan à l'autre, à seule fin de connaître de visu l'état de choses qui se développait à ces différents endroits. Nul ne saurait redire à ce paragraphe non plus qu'à ceux qui suivent et qui font mention du développement rapide et constant du commerce du Canada, tous exprimant l'espoir que cette marche ascendante s'accentue d'année en année; que le volume total de notre commerce au cours du présent exercice dépassera et de beaucoup celui qui l'a précédé. Nous ne pouvons encore que souscrire à cette partie du discours du trône qui rappelle à notre population l'accroissement de nos revenus, le progrès et la prospérité dont jouit l'industrie sous toutes ses formes au Canada.

Le voyage de Son Altesse Royale est une leçon pour le moindre habitant de ce pays et aussi bien pour chacun des membres de cette Chambre. Les conditions géographiques, matérielles, commerciales et même sociales de cet immense pays varient tant d'une extrémité à l'autre du Canada, que nul ne peut se targuer de les connaître s'il ne se familiarise pas avec elles grâce aux voyages d'études qu'il entreprend de temps à autre. Ceci s'adresse avec tout le respect voulu, plus spécialement à la population de l'Est pour la raison que le plus grand nombre des pionniers de l'Ouest sont partis de l'Est et qu'ils ont l'avantage de connaître la situation qui régnait aux deux endroits. Mais l'habitant de l'Est ne connaît pas aussi bien cette situation, parce qu'il n'a pas l'avantage de voyager aussi loin que le fait l'habitant de l'Ouest.

Comme l'un des remèdes que je voudrais conseiller de prendre pour faire disparaître cette anomalie, je serais en faveur d'un échange d'élèves des différentes universités, collèges et écoles, suivant en cela l'exemple donné par feu Cecil Rhodes et nous y attachant le plus étroitement possible. Après un certain temps, les étudiants reviendraient chez eux et feraient profiter de leurs études et de leurs observations les compatriotes au milieu desquels ils vivent. Cela serait de nature à perfectionner leur instruction et à modifier leur jugement sur beaucoup de sujets, enfin, tout cela serait à l'avantage du peuple en général.

Mon honorable ami de Kingston (M. Nickle) qui a si éloquemment secondé l'adresse en réponse au discours du trône, a fait quelques observations que je me permettrai de discuter. Il a dit—ce que nos adversaires répètent de temps à autre dans cette Chambre, lorsqu'ils font allusion aux membres du parti libéral,—qu'il existe un antagonisme marqué entre l'Ontario et l'Ouest. J'aimerais faire observer à l'honorable député qu'il y a quelque chose de pire que l'antagonisme, c'est l'ignorance, et l'ignorance est la cause de beaucoup de malaise, non seulement entre la province d'Ontario et l'Ouest, mais encore entre l'Est et l'Ouest. D'après ce que nous entendons dire et ce que nous lisons nous serions portés à croire—et c'est mon cas—que certaines gens semblent ne pas mieux connaître la province de Québec qu'un noir du Congo connaît la Mandchourie. Je demande à mon honorable ami et à ses collègues de bien considérer que la province de Québec compte une population de 2,000,000 d'âmes dont il ne semble tenir compte que pour la considérer comme étant d'une race inférieure.

A l'instar de mon honorable ami, je soutiens qu'un des problèmes dont la solution s'impose aujourd'hui au Canada, c'est celui qui se rattache à l'assimilation des immigrants qui nous arrivent.

J'ai foi en cette théorie et mon honorable ami me trouvera toujours prêt à l'appuyer sur ce point. Tout cela est très bien, mais "charité bien ordonnée commence par soi-même". Commençons à nous assimiler nous-mêmes en développant le vrai sens de la dignité de citoyen canadien; abdiquons tout préjugé de classes et reconnaissons, avant tout, cet excellent principe que tous les hommes sont égaux. Soyons un peu plus tolérants; professons un respect plus marqué pour les droits de la minorité; que l'ami de l'honorable ministre, sir James Whitney, fasse donc preuve d'un peu plus de tolérance et d'un peu plus d'égard à l'endroit des privilèges des Canadiens-français de l'Ontario quant à l'enseignement et à l'usage de leur langue maternelle; tout cela servira grandement à diminuer l'antagonisme qui existe entre les deux races dans cette province au moins. Que mon honorable ami profite de l'occasion pour citer à sir James Whitney l'exemple donné par la province de Québec sous ce rapport; qu'il s'adresse à la minorité de cette province pour savoir comment on la traite.

A propos de cette question, je dirai que les nobles paroles qui sont tombées des lèvres de l'honorable représentant de Peterborough (M. Burnham) sont des plus réconfortantes, si elles sont sincères, ce dont nous n'avons aucune raison de douter. Les sentiments généreux qu'il a exprimés dans cette circonstance pourraient servir à faire cesser cette conspiration dont l'honorable membre a parlé en la qualifiant d'infâme et d'infernale, qui a pour but de priver le Canadien français de l'usage de sa langue, et par suite, de ses coutumes, de ses traditions, de la connaissance de son histoire et, de l'avantage d'institutions qu'il doit chérir par dessus tout.

J'en arrive maintenant au projet de défense navale. Le huitième paragraphe du discours du trône contient ce qui suit:

> Durant l'été dernier, quatre membres du Gouvernement sont entrés en pourparlers à Londres avec le gouvernement de Sa Majesté sur la question de la défense navale. Il s'en est suivi d'importantes délibérations et l'on a fait connaître un état de choses qui, dans l'opinion de mes conseillers, exige impérieusement que l'effectif des forces navales de l'empire soit renforcé sans délai. Mes conseillers sont persuadés qu'il est du devoir du Canada d'offrir, dans les circonstances actuelles, une aide raisonnable et nécessaire à cette fin. Un projet de loi vous sera présenté, conformément à cette décision.

Il est impossible pour le moment de discuter cette partie du discours du trône, parce que le Gouvernement n'a pas encore fait connaître sa politique, celle-ci n'est pas dégagée des vues qui accompagnent les icebergs de la haute mer. Cependant, nous pourrions dire que l'expression "sans délai" entraine l'idée d'urgence, enfin d'un plan dont l'exécution ne saurait retarder d'une minute. Voilà comment j'envisage cette question et je ne crois pas me tromper en cette occurence. La fière escouade des quatre mousquetaires a fait disparaître tout signe de paix pour notre pays. Le Canada a tremblé à la suite des bruits de guerre qu'on répandait partout et de la menace que faisait l'Allemagne d'étendre sa main de fer jusqu'aux rives du Saint-Laurent. L'honorable ministre des Postes a même été jusqu'à nous menacer de la guerre civile, s'il faut en croire le discours qu'il a prononcé pendant la campagne électorale d'Hochelaga. Voilà ce que mon honorable ami ne veut pas avouer, mais nous, membres de la gauche, sommes habitués aux dénégations qui nous viennent de la droite, à tel point que je demanderais à mon honorable ami (M. Pelletier) de

faire cette déclaration ici-même afin que nous puissions connaître ce qu'il entend dire.

Il s'est écoulé trois mois depuis que le très honorable premier ministre a été informé que l'urgence existait. S'est-elle produite au mois de juillet ou au moi d'août?

Au retour du premier ministre, on nous a annoncé que le Gouvernement ferait connaître sa politique. Il n'en a rien été. Il y a déjà près d'une quinzaine de jours que le Parlement est en session, et, cependant, le Gouvernement ne nous a pas encore soumis le moindre projet de loi relatif à la marine de guerre. Il peut se faire que mon très honorable ami (M. Borden) sommeille ou qu'il médite sur cette question. Quoi qu'il en soit, nous ne connaissons encore rien des intentions du Gouvernement à ce sujet. Nous constatons que le véritable premier ministre, le roi du Manitoba, non le premier ministre présumé, non le roi de nom, mais le roi de la fiction, a fait inscrire ce qui suit au Feuilleton:

Que la discussion d'une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général en réponse à son discours à l'ouverture de la session, ait priorité sur toutes les autres affaires, sauf le dépôt de projet de loi jusqu'à achèvement final.

Mais si le danger est imminent, s'il y a urgence, pour parler en la forme généralement usitée par le peuple, pourquoi les ministres n'ont-ils pas déposé un projet de loi relatif à cette question entre vos mains, monsieur l'Orateur?

Le premier ministre en est-il encore à l'élaborer? On lit chaque jour dans les journaux qu'il doit être déposé cette semaine. Tant mieux, car tout le monde s'y attend, et plus il retardera, plus il donnera l'impression que l'urgence, en fin de compte, n'est pas si grande que ça. Le Canada attend dans l'anxiété l'exposé du programme naval depuis si longtemps promis qui doit reléguer dans l'ombre la marine de Laurier dont on a dit qu'elle se composait de vaisseaux de fer-blanc, du programme naval qui doit avoir pour effet de chasser la marine allemande de la mer du Nord.

Jusqu'à présent, il n'a pas été déposé de projet de loi, et nous sommes encore dans l'attente. Le premier ministre semble avoir peur. Je ne saurais lui faire reproche de son hésitation, puisqu'il n'est pas encore lui-même bien convaincu de l'existence d'un danger. Ne se sentant pas encore assez effrayé pour jouer son rôle dans le drame, il répète derrière le rideau. Attendons que celui-ci soit levé.

Depuis la dernière sesion du Parlement, il s'est passé des incidents dont la Chambre tient à ce qu'on lui dise un mot, et dont l'un—et ce n'est pas le moindre—appelle une explication sur la disparition de l'ex-ministre des Travaux publics, le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk), et sur ce que l'on a fait de son portefeuille. Un ministre disparaît de la scène, mais son portefeuille subsiste toujours. Le portefeuille a un nouveau titulaire, mais l'ancien ministre a disparu. Est-il allé dormir? est-il allé gémir ou est-il allé faire les deux? On ne le voit pas à son siège. La maladie, malheureusement, explique son absence. Chacun de nous déplore le mauvais état de sa santé.

Oui, il est malade, et ce n'est pas étonnant. L'atmosphère du cabinet actuel était trop chargée, j'imagine, pour ce lys penchant de la vallée du nationalisme. Il n'a donné d'autre explication de sa retraite que le refus du Gouvernement de tenir la promesse d'un plébiscite faite aux électeurs de Québec. Ce n'est pas une raison. Il s'agit là d'un fait ancien, d'un fait aussi lointain que le discours qu'il prononçait à Lachine avant son entrée dans le cabinet. A-t-il oublié l'engagement pris au moment où il prêta serment en qualité de ministre de la couronne? Cet engagement pris par son chef, le dénonça-t-il dans le temps?

Lui avait-on donné l'assurance que le premier ministre tiendrait cet engagement? Son chef l'a-t-il trompé? Pas un traître mot d'explication sur ce point. Tout ce que nous savons, c'est qu'il était dégouté de ses collègues du cabinet et de ses partisans à la Chambre qui l'avaient abandonné comme firent autrefois les frères de Joseph.

M. OLIVER: Qui l'avaient vendu comme esclave.

M. WILSON (Laval): Ils l'ont vendu pour des promesses d'entreprises, de faveurs et d'emplois, et l'honorable député de Jacques-Cartier étant, ainsi que l'a si bien dit le premier ministre, un homme à l'âme fière et ayant le sentiment prononcé du devoir, le député de Jacques-Cartier, dis-je, crut devoir remettre son portefeuille. C'est ce qui explique l'entrée de mon honorable ami d'Hochelaga (M. Coderre) dans le cabinet, à titre de secrétaire d'Etat. Cet homme à l'âme fière et au sentiment prononcé du devoir s'était aperçu qu'il n'y avait pas de place pour lui dans le Gouvernement actuel. Mais l'ex-ministre des Travaux publics a-t-il l'âme réellement aussi fière et son sentiment du devoir est-il aussi prononcé que cela? J'en doute fort.

Il est malade et n'est pas à son siège en ce moment. Nous nous plaisons à espérer qu'il ne tardera pas à se rétablir, et quand il sera revenu prendre sa place, nous discuterons en sa présence cette phase de sa carrière. Nous tenons à agir loyalement à son égard.

Le député de Jacques-Cartier est parti, mais le portefeuille ne l'a pas suivi. Il fallait trouver un nouveau titulaire. Certes, le parti conservateur comptait dans ses rangs une multitude d'hommes à l'âme fière

et au sentiment prononcé du devoir. Il y avait l'honorable T. Chase Casgrain, ancien membre de cette Chambre et autrefois membre du gouvernement de la province de Québec, ex-procureur général, membre de la commission internationale des eaux limitrophes, et avocat inférieur à nul autre en ce pays; il y avait M. Maréchal, conseil du roi, à Montréal; il y avait M. Bisaillon, ex-bâtonnier du barreau de Montréal, ainsi que M. Beaubien, organisateur principal des forces conservatrices à Montréal—tous hommes à l'âme très fière et ayant un sentiment très prononcé du devoir. La rumeur leur attribuait le portefeuille. Je ne sais si le bruit était fondé ou non, mais il est certain que pas un seul de ces hommes au sentiment prononcé du devoir n'a accepté de recueillir le portefeuille—avec cette restriction, bien entendu.

Pas n'est besoin de parler des partisans ministrables que le premier ministre comptait à la Chambre. Nous avons sous les yeux le fait certain que mon ami intime, le secrétaire d'Etat, est maintenant muni d'un portefeuille. Il l'a ramassé; il a accepté avec empressement l'offre qu'on lui en a faite. Il est membre du cabinet et éprouve beaucoup de bonheur à y remplacer un homme au sentiment prononcé du devoir et qui, ayant l'âme fière, ne pouvait pas en faire partie plus longtemps. Le nouveau ministre disait aux électeurs, lors de la dernière élection, qu'il n'était pas allé à Ottawa avec la pensée de se faire nommer ministre, mais plutôt dns l'espoir d'être élevé à la magistrature; et il se trouve aujourd'hui qu'il porte la broderie d'or de Windsor au lieu d'être revêtu de l'hermine des juges. L'hermine était-elle trop blanche pour lui?

Le portefeuille des Travaux publics est maintenant détenu par l'ex-ministre de l'Intérieur (M.Rogers). Voici, à mon sens, comment cela s'explique. Tombant des mains de l'honorable député de Jacques-Cartier, le portefeuille des Travaux publics était imprégné d'un tel parfum de nationalisme, que le premier ministre voulut sans doute, agissant en cela comme fit l'épouse indiscrète de Barbe-Bleue de la clé tachée de sang, débarrasser le portefeuille d'un tel parfum. Mon honorable ami semblait tout d'abord fort embarrassé. Il songea bien au ministre des Postes (M. Pelletier), mais il pensa, ce en quoi il se montra très avisé, que le parfum de nationalisme deviendrait plus fort s'il confiait le portefeuille des Travaux publics au ministre des Postes qui, en dépit de ses dénégations, est toujours nationaliste. Le premier ministre est mieux informé que cela. Le ministre des Postes change très souvent d'allégeance. Sa vie est un livre renfermant nombre de chapitres dont chacun raconte une volte-face nouvelle. Il y avait bien le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel). . .

M. LANCASTER: L'honorable député aurait-il l'obligeance de me dire le nom de l'auteur qu'il cite en ce moment?

M. WILSON (Laval): Il me semble, monsieur l'Orateur, que l'honorable député qui vient de m'interrompre devrait comprendre que lorsque les députés de langue française de la province de Québec veulent bien préparer leur discours en anglais pour qu'il puisse les comprendre, il ne devrait pas se mettre ainsi à cheval sur le règlement.

M. LANCASTER: Je soulève la question de règlement.

M. WILSON (Laval): J'ai la parole.

M. LANCASTER: Je crois savoir que l'honorable député ne cite aucun auteur, mais lit son propre discours. Dans ce cas, il contrevient au règlement de la Chambre.

M. WILSON (Laval): Je me reporte à mes notes. Je ne cite ni auteur ni document. En 1908 et en 1909, l'honorable député fit tant en cette Chambre. . .

M. l'ORATER: Si je comprends bien, l'honorable député soulève la question de règlement. Voici ce que je relève à ce propos dans la troisième édition de l'ouvrage du Dr Flint:

> Les discours écrits ne sont pas admis. Il est de règle dans les deux Chambres du Parlement que les membres s'expriment oralement et qu'ils ne donnent pas lecture de discours écrits, préparés d'avance.

Telle est la règle.

M. WILSON (Laval): Voilà mes notes, je ne m'en servirai plus.

Il y avait bien le ministre du Revenu de l'intérieur. Le premier ministre songea à lui attribuer le portefeuille, mais ce membre du cabinet est reconnu comme un des nationalistes de poids lourd de la province de Québec. Il le nie, lui aussi, mais son chef est mieux informé que cela.

Au moment même où le premier ministre était dans son cabinet à se creuser la tête pour trouver à qui confier le portefeuille, il vit entrer le roi du Manitoba, le personnage à qui est attribué ce mot: Au . . . ciel la province de Québec!" (Le reporter avait écrit un autre mot dont il ne serait pas poli de se servir à la Chambre). Ce personnage offrit de recueillir le portefeuille et le premier ministre fut enchanté de le lui donner, sachant qu'entre ses mains il perdrait son parfum de nationalisme et en prendrait un autre plus agréable à ses nerfs olfactifs de premier ministre.

C'est avec plaisir que j'ai prêté l'oreille ce soir à mon homonyme de Wentworth (M. Wilson). Si nous portons le même nom, nous n'appartenons pas au même par-

ti. Ses amis l'ont applaudi à outrance parce qu'il citait des chiffres modestes pour notre commerce avec les Etats-Unis et des chiffres énormes pour notre commerce avec la mère patrie. Que l'honorable député soit contre la réciprocité commerciale, c'est absolument certain; qu'il soit en faveur de la préférence anglaise, c'est évident aussi. Mais il fut un temps où les conservateurs ne manifestaient guère d'enthousiasme à l'égard du traitement de faveur accordé à l'Angleterre, et comme il arrive parfois aux membres de la gauche de lire, ils peuvent se reporter aux propos que tenaient leurs adversaires à cette période de leur existence politique.

Il fut un temps où l'ex-ministre des Travaux publics n'approuvait pas la préférence accordée à la Grande-Bretagne, et sa sortie du cabinet doit, à cet égard, avoir soulagé le premier ministre d'un poids bien lourd. Je vais prouver ce que j'avance par un extrait des "Débats". En consultant Bourinot sur ce point, on verra que j'ai le droit de faire une telle citation. Le 8 avril 1902, mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux) était ministre des Postes, et je relève ce qui suit dans les "Débats" de cette année-là, vol. I, page 2427:

M. MONK: L'honorable député me permettra-t-il de lui demander s'il est en faveur de cette préférence unilatérale qui existe actuellement?

M. LEMIEUX: Sans doute que je suis en faveur de cette préférence mutuelle, parce qu'elle tend à dégrever le consommateur des impôts que l'ancien tarif faisait peser sur lui.

En 1903, M. Monk discutait à la Chambre le tarif de faveur établi à l'égard de la Grande-Bretagne, le tarif dont les ministériels d'aujourd'hui s'enorgueillissent tant; or, en me reportant aux "Débats" de cette année-là, vol. 1, page 59, j'y vois qu'il disait le 13 mars:

A l'heure qu'il est, la clause préférentielle nous rend victimes des puissants manufacturiers de la Grande-Bretagne.

Je répète aujourd'hui ce que j'ai déclaré, lorsque l'honorable ministre des Finances m'a défié d'exprimer mon opinion au sujet de cette clause préférentielle, c'est-à-dire, puisque nous avons accordé une préférence à l'Angleterre, le marché anglais devrait, en retour, nous offrir quelque avantage correspondant. Cette opinion, je la crois partagée par un grand nombre; c'est celle que l'honorable représentant de Montmorency (M. Casgrain) et moi-même professons depuis long temps en cette Chambre. Quel que soit notre bon vouloir à l'endroit de la Grande-Bretagne, nous ne sommes pas disposés à lui accorder des faveurs qui mettent en péril nos industries importantes.

Adressant la parole dans cette enceinte, le 26 mars 1901, M. Monk disait:

Relativement à l'amendement qui nous est soumis, monsieur l'Orateur, je désire être aussi bref que possible, et je dirai que la préférence que nous accordons à la Grande-Bretagne nous fait perdre une somme que l'on porte en chiffres ronds à $2,000,000 par année. Je dis que nous perdons cette somme, car je défie les honorables membres de la droite de nous prouver que sur les articles exportés d'Angleterre et qui, ici, jouissent du privilège accordé à la mère patrie, le consommateur a réellement l'avantage de cette préférence. Comme nous le savons tous, et les honorables membres de la droite ne sauraient établir le contraire, elle sert à enrichir le fabricant britannique. Elle constitue virtuellement une prime accordée aux fabricants de Sheffield, de Manchester et de Bradford, au détriment de nos fabricants canadiens, et nous, consommateurs canadiens, ne retirons pas le bénéfice que nous devrions retirer de cette préférence. On se demande alors si l'état où se trouve ce jeune pays justifie ces immenses faveurs accordées à une classe de gens de qui nous ne recevons rien. Notre situation financière nous permet-elle de distribuer ces faveurs en Angleterre, où elles ne sont pas nécessaires, au détriment de notre population?

Je me demande si le premier ministre, pendant son récent voyage, s'est rendu à Sheffields, à Manchester et à Brantford, et s'il y a répété ce que son ancien collègue disait des fabricants de ces villes. Disons en passant que ces négociants se sont peut-être assez enrichis grâce à ce traitement de faveur pour pouvoir fournir des fonds pour la flotte anglaise de manière que nous n'ayons pas besoin de donner beaucoup à l'empire.

Puis, le 22 mars 1899, M. Monk, ayant parlé des avantages que ce traitement privilégié avait conférés à l'Angleterre, disait:

C'est de l'argent pris dans notre bourse pour former l'excédent tant vanté que le Gouvernement est censé avoir dans ses coffres. Mais où est l'avantage pour nous?

Je signale ces propos de l'honorable M. Monk à nos amis de la droite qui chantent aujourd'hui avec tant d'entrain les louanges de la préférence accordée à l'Angleterre.

Le discours du trône, intéressant par ce qu'il renferme, offre aussi de l'intérêt à cause des sujets qu'il ne mentionne pas. Au cours de la visite des ministres canadiens en Angleterre, l'été dernier, je me demande s'ils ont consulté les autorités impériales au sujet du canal de Panama.

Le représentant de Victoria a dit que, dans la ville qu'il habite, il ne se passe pas une semaine sans que des Européens arrivent pour acheter des terrains, en prévision du mouvement commercial que le canal de Panama créera, croit-on. Je me demande si le premier ministre a consulté quelqu'un en Angleterre concernant les conditions qui seront imposées à nos navires qui franchiront ce canal et l'avenir réservé au commerce du Canada. Soit que le premier ministre ait pris l'avis de quelqu'un, soit qu'il ne l'ait pas fait, le discours du trône ne renferme pas un mot ayant trait à ce sujet.

De plus, il ne parle pas du canal de la baie Georgienne et que doit dire les représentant de Renfrew (M. White)? Il parlait éloquemment du canal de la baie Georgienne lorsque nous étions au pouvoir, mais il n'a pas soufflé mot depuis 1911.

Le discours du trône ne parle pas non plus de la cherté de la vie. Il me semble que le Gouvernement devrait être au courant de cette question et devrait faire une enquête afin d'alléger le fardeau qui écrase les pauvres consommateurs. Le discours du trône ne mentionne pas d'avantage le service civil, surtout le service extérieur. Il n'est pas question d'augmenter les appointements des employés de la douane, des postes, de l'accise, des pénitenciers, etc.

Je suis bien aise de voir que l'honorable ministre de la Justice est présent. L'an dernier, il a promis qu'un projet de loi serait déposé à cette session, afin d'augmenter la rétribution des employés des pénitenciers. Je dois tenir compte de la gratification accordée à cette catégorie d'employés, mais ce n'est là qu'un expédient, et un projet de loi devrait être déposé immédiatement afin d'élever et de fixer la rétribution de ces employés publics de manière à leur assurer au moins trois repas par jour.

Le discours du trône garde aussi le silence sur la question de la propriété littéraire ou artistique. Le ministre de l'Agriculture peut-il nous dire s'il a des nouvelles récentes de M. Buxton. Je constate que la chambre des communes d'Angleterre a rendu une loi concernant la propriété littéraire ou artistique, et je crois savoir que cette loi peut être étendue en tout temps au Canada par Son Excellence le Gouverneur général, par une proclamation.

Le premier ministre et ses collègues ne mentionnent pas non plus une ordonnance de la Chambre, à la date du 24 janvier dernier, concernant le dépôt d'une liste de tous les employés congédiés par le nouveau Gouvernement depuis que ce dernier a pris les rênes du pouvoir. L'autre jour le premier ministre disait qu'il avait tenu tous ses engagements. Ceci est plus qu'un engagement, et nous attendons encore la réponse. A la fin de la dernière session, j'ai rappelé à mon honorable ami que le public voulait connaître le nombre exact des décapitations depuis le 21 septembre 1911. Il a répondu que la liste était très longue, mais il y a l'auditeur général et le ministre des Finances et, vu que les employés doivent toucher leurs appointements au bout du mois, les bordereaux de paie révéleraient tout en un instant. J'imagine qu'ils refusent de le montrer, qu'ils ont peur ou qu'ils sont occupés à faire fonctionner la guillotine pour avoir le temps de compter les victimes. A la fin de la session le premier ministre a donné sa parole que cette liste me serait communiquée pendant les vacances du Parlement, pourtant rien n'a encore été fait. J'espère qu'après l'éclosion du projet que nous attendons tous, mon honorable ami pourra prendre un peu de repos, et qu'ils nous communiquera les renseignements que nous désirons.

Le représentant de Lincoln (M. Lancaster) a dû lire avec joie le passage du discours du trône concernant l'augmentation du nombre des sénateurs. Lors de ma venue en cette Chambre, le premier document que j'ai lu était le Feuilleton et j'y ai relevé une longue mention ou un long projet de résolution concernant le Sénat.

M. LANCASTER: Avez-vous voté pour ce projet de résolution.

M. WILSON (Laval): Il ne s'agit pas de cela. Je parle de...

M. LANCASTER: Je l'ai fait. L'avez-vous fait?

M. WILSON: Je parle du discours du trône et le très honorable premier ministre...

M. LANCASTER: Vous parlez dans un sens et vous votez dans l'autre.

M. WILSON:... demande l'augmentation du nombre des sénateurs...

M. LANCASTER: De l'Ouest.

M. WILSON... afin d'avoir des bontés pour ses amis. Si mon honorable ami était nommé sénateur, il serait peut-être moins prompt à m'interrompre.

Il est une chose que nous n'avons pas lue dans le discours du trône; c'est ceci: d'après le dernier recensement, la population a diminué en certains endroits et elle a augmenté dans d'autres endroits. Le mot "adéquate" servait de devise; il était sur le drapeau cloué au mât par le chef du Gouvernement. Nous ne représentons pas le public d'une manière adéquate et avant que le programme naval soit soumis, le public devrait être convenablement représenté dans cette Chambre. Je lisais tantôt un article détaché de la "Gazette" de Montréal, édition du 10 novembre, qui déclare:

Le 18 janvier 1910, lorsque le projet de M. Laurier concernant le service naval a été déposé, M. Borden a vivement insisté sur la nécessité d'une contribution d'urgence immédiate, demandant en même temps que le peuple fût consulté au sujet d'une politique permanente. Le 18 février, M. Borden disait: 'Tenter d'imposer une politique permanente de ce genre à la population de ce pays sans lui fournir l'occasion de l'approuver ou de la désapprouver, ce serait l'une des pires erreurs que pourrait commettre quiconque est en faveur d'une telle politique.' Au cours du débat, le premier ministre actuel a plus d'une fois prôné cette ligne de conduite, qui est celle, croit-on, qu'il se propose logique-

ment de suivre. De plus, le 21 novembre 1910, à quelqu'un qui lui demandait ce qu'il ferait s'il était premier ministre, il traça le programme qu'il suit actuellement: d'abord, consultation avec l'amirauté pour connaître les faits; puis, au besoin, demande au Parlement d'un secours immédiat et efficace, et il faisait ressortir le fait qu'il faudrait élaborer une politique permanente et la soumettre au peuple.

La première chose à faire était de consulter l'amirauté, puis de soumettre un projet de loi à la Chambre. Nous nous attendons à voir bientôt ce projet de loi, mais c'est le troisième point que je veux surtout faire ressortir. Je ne suis pas en faveur d'un plébiscite ou d'une consultation populaire, mais je prétends que nous devrions nous présenter devant le peuple, lorsque la loi remaniant la carte électorale sera adoptée. Alors, lorsque le peuple sera représenté d'une manière adéquate dans cette Chambre, le projet de loi pourra être déposé.

J'ai parlé de la mission, de la visite de mes bons amis en Angleterre en badinant, parlant d'eux—sans vouloir les blesser—comme les quatre mousquetaires. Mais il y en avait un cinquième, un de mes bons amis, que je ne saurais oublier. Avant la fin du présent débat, je voudrais savoir ce que l'honorable Sam Hughes est allé faire en Angleterre et pourquoi le discours du trône ne mentionne pas son nom. Non seulement il a visité l'Angleterre, mais comme les journaux nous l'ont appris, il s'est rendu en France et a serré la main au président Fallières. Il nous a dit qu'il a du sang français dans les veines. Il a dû se complair à fouler le sol de la vieille France. L'honorable ministre a été en Allemagne et le kaiser lui-même a dû reculer. Voilà probablement ce qu'est la crainte de l'Allemagne.

(L'amendement de sir Wilfrid Laurier est mis aux voix et repoussé.)

ONT VOTE POUR :

MM.	MM.
Béland,	Emmerson,
Boivin,	Ethier,
Bourassa,	Fortier,
Brouillard,	Gauthier
Brown,	(St-Hyacinthe),
Buchanan,	Gauvreau,
Cardin,	German,
Carroll,	Graham,
Carvell,	Guthrie,
Cash,	Kay,
Champagne,	Kyte,
Charlton,	Lachance,
Chisholm (Antigonish),	Lanctôt,
Chisholm (Innverness),	Lapointe
Clark (Red-Deer),	(Montréal, St-J).
Cruise,	Laurier (sir Wilfrid)
Delisle,	Law,
Demers,	Lemieux,
Devlin,	Loggie,
Douglas,	Lovell,
Macdonald,	Pardee,
Maclean (Halifax),	Proulx.
MacNutt,	Reid, (Restigouche).
McCraney,	Richards,
McCoig,	Robb,
McCrea,	Ross,
McKenzie,	Séguin,
Marcil (Bonaventure),	Sinclair,
Marcile (Bagot),	Thomson (Qu'Appelle),
Martin	Tobin,
Montréal, Ste-M.).	Turgeon,
Michaud,	Turriff,
Murphy,	Verville,
Nesbitt,	Warnock,
Neely,	White, (Victoria)
Oliver,	(Alta), et
Pacaud,	Wilson (Laval).—71
Papineau,	

M. WILSON (Laval).

ONT VOTE CONTRE :

MM.	MM.
Achim,	Guilbault,
Aikins,	Hartt,
Ames,	Henderson,
Armstrong (Lambton),	Hepburn,
Armstrong (York) (O.	Hughes (Victoria, O.),
Arthurs,	Jameson,
Baker,	Kemp,
Ball,	Lalor,
Barker,	Lamarche,
Barnard,	Lancaster,
Barrette,	Lavallée,
Beattie,	L'Espérance,
Bellemare,	Lewis,
Bennett (Simcoe),	Macdonell,
Best,	McCurdy,
Blain,	McKay,
Blondin,	McLean
Borden,	(Queen's, J. P. E.),
Boulay,	Meighen,
Bowman,	Merner,
Boyce,	Mondou,
Boys,	Morphy,
Brabazon,	Morrison,
Bradbury,	Munson,
Broder,	Nantel,
Burnham,	Nicholson,
Burrell,	Nickle,
Carrick,	Northrup,
Chabot,	Osler (sir Edmund),
Clare,	Paquet,
Clark (Bruce),	Paul,
Clarke (Wellington),	Pelletier,
Clements,	Perley,
Cochrane,	Porter,
Cockshutt,	Rainville,
Coderre,	Reid (Grenville),
Cromwell,	Rhodes,
Crothers,	Robidoux,
Currie,	Roche,
Davidson,	Rogers,
Doherty,	Schaffner,
Donnelly,	Sévigny,
Edwards,	Sexsmith,
Elliot,	Sharpe (Lisgar),
Fisher,	Sharpe (Ontario),
Foster (King) (N.-E),	Shepherd,
Foster, Toronto (N.),	Smith,
Fowler,	Smyth,
Fripp,	Stanfield,
Garland,	Steele,
Gauthier (Gaspé),	Stewart (Hamilton),
Girard,	Stewart (Lunenburg),
Green,	

Stevens,	Webster,
Sutherland,	Weichel,
Taylor,	White (Leeds),
Thoburn,	White (Renfrew),
Thornton,	Wilcox,
Tremain,	Wilson
Walker,	(Wentworth), et
Wallace,	Wright.—119.

ONT PAIRE:

Ministériels:	Opposition :
Bristol	Bickerdike,
Bennett (Calgary),	Clarke (Essex),
Forget (sir Rodolphe),	McLean (Sunbury),
Thompson (Yukon),	Power,
	Lapointe,
Marshall,	(Kamouraska),
Middlebro,	Bureau,
Haggart,	Gordon,
Elson,	Knowles,
Crocket,	Martin (Régina),
Alguire,	McMillan,
Hazen,	Pugsley,
Maclean (York),	Boyer,
Monk,	Lafortune,

M. A. MONDOU (Yamaska) (texte): Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer à l'adresse l'amendement suivant:

Cette Chambre est prête et consentante à adopter, en tout temps, des mesures efficaces pour la défense du Canada, colonie autonome de la couronne britannique; mais cette Chambre est cependant d'opinion que le Parlement du Canada n'est pas justifiable d'imposer au peuple canadien des obligations relatives à la défense générale de l'empire tant que, sous le régime actuel des relations constitutionnelles entre le Canada et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, le Gouveernement de Sa Majesté, responsable au seul peuple du Royaume-Uni, se réservera la direction et le contrôle exclusifs de la politique impériale et internationale.

Je n'ai pas l'intention d'entretenir longuement la Chambre à l'appui de cet amendement que j'ai communiqué au peuple du Canada depuis quelques jours, afin que le Gouvernement et chacun des membres de cette Chambre fussent en état de se former une opinion sur la nature de cette proposition. Mais afin de préciser davantage, je me permettrai de faire certaines remarques qui, je crois, tendront à établir la vraie nature de nos relations avec la mère patrie, relations que l'on veut modifier aujourd'hui.

On ne devra pas être surpris s'il me faut remonter jusqu'à l'origine de la colonie. Le Canada est sous la domination anglaise depuis 150 ans. Au début, l'administration en fut confiée à des soldats et, un peu plus tard, à des fonctionnaires irresponsables. Grâce aux luttes énergiques des Canadiens anglais aussi bien que des Canadiens français, l'Angleterre dut céder de sa première rigueur et ce fut un titre de gloire pour le Canada d'avoir été la première des colonies anglaises à obtenir un gouvernement constitutionnel.

La première fois que la question de nos relations avec la métropole fut soulevée, en 1855, ce fut sous l'administration McNab-Taché, lors de la guerre de Crimée. Le gouvernement d'alors demanda au Canada de lui fournir des soldats. Le ministère McNab-Taché refusa catégoriquement cette demande. Quelques années plus tard, en 1862, sir Georges-Etienne Cartier fit voter la loi de la milice, destinée à protéger seulement le territoire canadien, mais aux élections qui suivirent, son gouvernement fut défait et le cabinet Sicotte-Macdonald arriva au pouvoir.

En 1863, le duc de New-Castle, alors ministre des colonies, demanda au Parlement canadien de voter, par statut, une somme fixe de deniers, destinée au maintien de la milice en ce pays. Mais les hommes d'Etat du temps refusèrent catégoriquement encore, et revendiquèrent hautement le droit, pour le Canada, de voter les fonds destinés à la milice tout comme les autres deniers. Dans sa réponse au Parlement canadien, le duc de New-Castle reconnut alors le principe que les colonies ne pouvaient être tenues de contribuer ni à l'entretien de l'armée, ni à celui de la flotte, mais que leur seule obligation consistait dans la protection de nos ports, et dans la défense générale du territoire.

Nous arrivons maintenant à la période de 1867, celle de la Confédération. En 1868, sir Georges-Etienne Cartier fit adopter une loi pour la milice destinée à la seule défense du territoire canadien; ce principe fut mis dans la loi, et il a été de nouveau reconnu en 1904, lorsque le gouvernement libéral présidé alors par l'honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) fit une refonte générale de la loi de la milice.

En 1868, il fut donc parfaitement établi que la milice ne devait servir qu'à la défense du territoire canadien. Ce fut là la politique de Cartier, confirmée en 1882, lorsque le gouvernement anglais demanda à sir John A. Macdonald, alors premier ministre, et chef du Gouvernement conservateur, d'envoyer des soldats à la guerre d'Egypte. Sir John refusa, et ceux qui prirent part à l'expédition du Nil, le firent volontairement. Voilà les bases clairement établies de la politique du parti conservateur, et ceux qui se réclament de la politique de Cartier et de Macdonald ne peuvent pas la condamner aujourd'hui. En 1899, une nouvelle demande fut faite au Gouvernement canadien à l'occasion de la guerre du Sud-Africain, l'honorable chef de l'opposition était alors premier ministre, et que répondit-il? Le 3 octobre 1899, s'appuyant sur la politique constante du Canada et la Constitution, il refusa d'accueillir cette demande et ceux qui prirent part à la guer-sud-africaine durent encore le faire volontairement. Aux élections générales de 1900, le gouvernement Laurier fut maintenu au pouvoir par une grande majorité, preuve que le peuple approuvait sa politique parce

qu'il n'avait pas été plus loin que ses prédécesseurs. En 1902, lors de la conférence impériale, le même principe fut posé par le chef du Gouvernement libéral, aujourd'hui chef de l'opposition, et aux élections générales qui suivirent, en 1904, de nouveau il fut maintenu au pouvoir par une immense majorité. Le même principe fut consacré de nouveau à la conférence impériale de 1907, et pour la troisième fois aux élections générales de 1908; le Gouvernement fut encore maintenu au pouvoir par une grande majorité, preuve que le peuple approuvait ce principe.

Mais voici qu'au lendemain de ces élections, c'est-à-dire le 29 mars 1909, un lundi après-midi, et dans une Chambre aux trois quart vide, le député de Toronto-nord (M. Foster) proposa sa fameuse motion.

Examinons ce qui s'est passé à la lumière des documents publics que nous avons. La motion Foster, consacrait le même principe, mais le discours qu'il fit pour la soutenir fût un appel très accentué aux sentiments impérialistes et contraires, par conséquent, aux principes posés par Cartier et Macdonald.

L'ancien premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et le chef du cabinet d'aujourd'hui s'entendirent pour modifier le texte de la résolution Foster de façon à lui donner une portée se rapprochant davantage de la teneur du discours du député de Toronto-nord que de la résolution primitive. Je renvoie mes honorables collègues aux débats de l'époque où ils verront la confirmation de ce que je dis. Le plan impérialiste était dressé pour a première fois. En 1910, s'appuyant sur le principe nouveau de la résolution Foster votée en 1909, l'honorable M. Brodeur soumit à la Chambre une résolution proposant la création d'un service naval pour le Canada. Lorsque cette résolution fût soumise à la Chambre, l'honorable M. Monk député de Jacques-Cartier, proposa, dès la première lecture, le 12 janvier 1910, la motion suivante:

Aujourd'hui on nous invite à nous rendre responsables d'une politique, d'une diplomatie, de traités et d'alliances dont nous ne connaissons rien, à l'égard desquels nous n'exerçons aucune autorité, et qui ont pour auteurs des hommes excellents, sans doute, mais qui n'ont aucun compte à nous rendre. Et on nous propose de nous charger de toutes ces responsabilités sans même avoir le droit d'être représentés dans les conseils de la nation. Je ne parle pas pour la province de Québec; je dis que vous ne trouverez nulle part d'Anglo-Saxons pour accepter de bon gré pareille situation, qui se soumettront à ce que je considère une violation des droits anciens des sujets anglais reconnus depuis des siècles en Angleterre.

A la deuxième lecture de ce bill, M. Monk proposa un sous-amendement qui fut soumis le 3 février 1910:

M. MONDOU.

La Chambre, tout en proclamant son inaltérable dévouement à la couronne britannique, est d'avis que le bill actuellement en délibération comporte une modification des rapports établis entre le Canada et l'empire, et devrait dès lors être soumis au peuple canadien, en vue d'obtenir sur-le-champ l'expression de l'opinion nationale par le moyen d'un plébiscite.

Et à la session suivante, le 22 novembre 1910, l'honorable M. Monk proposa l'amendement suivant, à l'adresse en réponse au discours du trône:

La Chambre regrette que le discours du trône ne fournisse aucune indication quelconque de l'intention du Gouvernement de consulter le peuple sur son programme naval et la question générale d'une contribution du Canada aux armements de l'empire.

Voici donc, nettement définie, l'attitude prise dans cette Chambre par l'honorable M. Monk, contre la loi du gouvernement libéral. Quelques jours auparavant avait eu lieu une élection partielle dans le comté de Drummond-et-Arthabaska, où le Gouvernement soumettait pour la première fois sa politique navale aux électeurs. Le candidat du Gouvernement fut défait, et au lendemain de cette défaite, une assemblée considérable, que l'on estimait à près de vingt mille personnes, était tenue au patinoir de la rue Ontario, dans la ville de Montréal, où fut adoptée la résolution suivante qui justifiait l'attitude adoptée sur la loi navale par le député de Jacques-Cartier, savoir:

L'assemblée approuve et ratifie la décision rendue par le collège électoral de Drummond-Arthabasaka, réaffirme le désir du peuple canadien de défendre les droits de la couronne anglaise au Canada, se déclare prête à approuver toutes mesures utiles et nécessaires en vue d'assurer la défense du territoire canadien, mais juge contraire au principe de l'autonomie du Canada et à la véritable unité de l'empire, toute mesure tendant à imposer au Canada, qui n'a pas voix au gouvernement de l'empire, une participation quelconque à ses responsabilités de l'extérieur et à sa défense militaire hors du territoire canadien, seule partie de l'empire où le peuple canadien exerce une action en matière politique ou constitutionnelle.

Si je reproduis ici ce soir le texte de la résolution adoptée à cette assemblée du patinoire de la rue Ontario, c'est afin que l'on puisse le comparer avec l'amendement que je soumets, et prouver, du même coup, que nous sommes logiques et conséquents avec nous-mêmes, que ce que nous avons déclaré alors devant le public, nous n'avons pas à en rougir devant cette Chambre.

Le Gouvernement qui fit passer la loi navale et qui avait dans cette Chambre une majorité de 54 voix, fut battu aux élections de 1911, et en sortit en minorité de 50 voix.

La question navale telle que posée par les différentes propositions de l'honorable M. Monk fût, au premier plan pendant cette lutte. Il n'en fût peut-être pas ainsi dans les autres provinces, et il se peut que la réciprocité et la protection aient été ailleurs le premier cheval de bataille, mais il n'en reste pas moins acquis que le Gouvernement libéral, tout-puissant jusque-là, subit dans cette bataille un véritable désastre.

Au cours de cette lutte, il peut se faire que des jeunes gens, avocats inexpérimentés, aient commis des excès de langage et soient allés jusqu'au point de dire que nous n'avions aucune obligation envers l'Angleterre, mais en ce qui me concerne, je répéterai ici même ce soir ce que j'ai déclaré aux électeurs de mon comté sur cette question d'aide à l'Angleterre. Voici ce que je disais:—

"On dit que nous devons beaucoup à l'Angleterre en retour de la protection qu'elle nous accorde, mais quand donc l'Angleterre a-t-elle dépensé un sou pour soutenir des guerres causées par le Canada?"

En 1775 et en 1812, lorsque les Américains envahirent le Canada, ce furent les Canadiens français qui, par leur loyauté et leur bravoure, le conservèrent à la couronne britannique. Et je serais tenté, en face de l'histoire, de dire avec feu Sir Richard Cartwright, ce vétéran des luttes du parti libéral dont on a fait un si bel éloge, ces jours derniers, des deux côtés de la Chambre, que l'Angleterre doit plus au Canada que le Canada doit à l'Angleterre. Je m'empressais d'ajouter cependant "que nous avions nos devoirs envers l'empire, mais que pour le moment, ces mêmes devoirs se limitaient à la protection de notre propre pays."

Voilà les paroles que j'ai dites à mes électeurs, voilà les paroles dont je prends toute la responsabilité devant cette Chambre, sachant parfaitement tout ce que comporte cette responsabilité.

Examinons maintenant la situation particulière qui nous est faite à l'ouverture de cette session, par le discours du trône. Mon amendement vise spécialement le paragraphe suivant de ce même discours:

Durant l'été dernier, quatre membres du Gouvernement sont entrés en pourparlers à Londres avec le gouvernement de Sa Majesté sur la question de la défense navale. Il s'en est suivi d'importantes délibérations et l'on a fait connaître un état de choses qui, dans l'opinion de mes conseillers, exige impérieusement que l'effectif des forces navales de l'empire soit renforcé sans délai. Mes conseillers sont persuadés qu'il est du devoir du Canada d'offrir, dans les circonstances actuelles, une aide raisonnable et nécessaire à cette fin. Un projet de loi vous sera présenté, conformément à cette décision.

Pour moi, à la lumière des renseignements que je possède, je ne puis souscrire à la première partie de ce paragraphe, si je tiens compte, comme je dois le faire, des déclarations faites devant le parlement anglais, le 12 juillet dernier, par le premier ministre d'Angleterre, M. Asquith, par le ministre des colonies, lord Crewe, et plus spécialement encore par le premier lord de l'amirauté, M. Winston Churchill, en réponse au parti unioniste qui insistait, bien que dans l'opposition, pour que le gouvernement anglais augmentât l'effectif des forces navales de l'empire.

Le fond de ces déclarations comportaient que l'Angleterre avait assez de navires et que si elle construisait de nouveaux vaisseaux, elle en aurait trop et ne saurait qu'en faire. Je ne puis donc admettre que la situation exige impérieusement, comme il est dit dans ce paragraphe du discours du trône, que l'on vienne au secours de l'Angleterre. Je ne puis souscrire, non plus, à la seconde partie de ce paragraphe où on dit qu'il est du devoir du Canada d'offrir une contribution, car je confirmerais le principe posé dans la première partie du même paragraphe.

Il m'aurait fait plaisir d'appuyer le Gouvernement, s'il se fût contenté de dire dans le discours du trône qu'un projet de loi serait soumis pour augmenter l'effectif de forces navales de l'empire.

Par mon amendement je pose la question d'une façon nette et claire, car il s'agit de prendre une attitude franche et bien définie.

Je devais à la Chambre les explications que je viens de donner; je devais à mes électeurs, en retour de la confiance qu'ils m'ont donnée aux dernières élections générales, de rester fidèle à la politique des pères de la Confédération qui se sont toujours inspirés des grands principes qui devraient dominer encore la politique canadienne, en conservant intactes l'autonomie des provinces dans la Confédération et celle du Canada dans l'empire.

M. J. B. O. GUILBAUT (Joliette) (texte): Monsieur l'Orateur, je dois déclarer que je n'appuirai pas l'amendement du député d'Yamaska, mais je veux, en quelques mots, motiver mon vote. L'honorable chef de l'opposition, qui est un parlementaire de vieille date, un politicien retors, a jugé à propos de ne pas critiquer la politique du Gouvernement sans la connaître. Cette décision, je l'ai trouvé sage. Les coups terribles qu'il nous a portés si souvent prouvent son habileté et si, dans cette circonstance, le chef de l'opposition ne veut pas condamner une mesure sans la connaître, je ne puis, moi, un ami du Gouvernement, le condamner ou critiquer une mesure qui n'est pas encore devant la Chambre. Je crois de mon devoir de voter contre l'amendement sans l'examiner à son mérite, mais au seul point de vue

de l'opportunité. Peut-on condamner quelqu'un sans l'entendre? De même aussi, peut-on condamner une mesure sans la connaître? Qui nous dit que la loi projetée ne contiendra pas les garanaties demandées par le député d'Yamaska? Nous ne savons pas à quelles conditions on nous proposera d'aider l'Angleterre.

Il va sans dire que je me réserve toute liberté d'apprécier la mesure du Gouvernement lorsqu'elle nous sera soumise et même de voter contre la contribution projetée, si je le juge à propos. Je ne veux pas me déclarer ni pour ni contre une contribution avant de savoir les conditions posées. Quand je le saurai, je serai en mesure de voter en toute connaissance de cause.

Je puis dire cependant ce que j'ai déclaré à Joliette au cours de mon élection. Ce que je voulais, c'est qu'aucune loi ne fût passée sans que le peuple fut consulté. Jamais, dans le comté de Joliette, on a dit qu'il ne fallait rien faire pour l'Angleterre, ni qu'il fallait faire quelque chose pour elle. On disait: Commencez donc par consultez le peuple. S'il est en faveur d'une telle loi, on la fera; s'il n'en veut pas, elle sera laissée de côté. Voilà la position que j'ai prise dans le passé et c'est celle que j'entends prendre lors du débat de la loi que le Gouvernement soumettra.

M. A. BELLEMARE (Maskinongé) (texte): Monsieur l'Orateur, je crois, en effet, que l'honorable député de Joliette (M. Guilbault) a raison et je tiens à affirmer d'une manière générale que j'approuve le discours du trône tel que lu par Son Altesse Royale le Gouverneur général. Cependant, je n'en tiens pas moins à réserver mon opinion au sujet du passage relatif au renforcement de l'effectif des forces navales de l'empire. Convaincu qu'un bill à cet effet sera déposé devant cette Chambre, je considère qu'il sera temps alors de le juger suivant son mérite intrinsèque.

Quant à l'amendement de l'honorable député d'Yamaska (M. Mondou), je ne puis l'appuyer maintenant ni le juger, parce que je ne sais pas ce que contiendra dans ses détails la politique navale du Gouvernement.

M. PAUL-E. LAMARCHE (Nicolet) (texte): Monsieur l'Orateur, je regrette que, par suite d'une maladie récente, je sois incapable de discuter aussi longuement que je l'aurais désiré l'amendement proposé par mon honorable ami le député d'Yamaska (M. Mondou). Ayant pu me rendre ici ce soir, je ne puis cependant, étant membre de cette Chambre, laisser passer cette occasion sans déclarer que je partage les vues de mon honorable ami d'Yamaska. Au cours des élections de 1911, j'ai discuté la question navale dans mon comté, et je puis dire en toute franchise que c'a été dans ma circonscription la principale question posée aux électeurs. Mes arguments ont eu pour

base la règle qui veut qu'il n'y ait pas de taxation sans représentation.

Que sont les taxes? Nombre de députés ne partageront pas mon opinion; mais, s'ils étudient l'histoire d'Angleterre, ils verront que l'on a donné aux taxes différents noms. On les a appelées un droit, on les a appelées un don; mais don, droit ou taxe, la chose est tirée du peuple, ou, si l'on veut, du trésor qui appartient au peuple, et ce sont les fonds du peuple dont nous disposons. Je considère l'amendement proposé par mon honorable ami le député d'Yamaska comme parfaitement régulier, puisqu'il s'agit d'un principe auquel je me suis opposé dans ma récente élection dans le comté de Nicolet. Je puis donc dire, sans donner d'autres raisons, qu'il me faut suivre les dictées de ma conscience avant celles de mon parti, et appuyer cet amendement. C'est avec un profond chagrin, je vous l'affirme, que je me vois de nouveau dans la nécessité d'être d'une opinion contraire à celle de nombreux amis politiques que j'estime beaucoup, et dont j'espère avoir raison plus tard de partager les vues. Je désire également faire comprendre à la députation qu'en votant pour cet amendement, je ne cherche pas un moyen de passer dans les rangs du parti libéral. Mes principes sont d'accord avec ceux de Cartier et de Macdonald, et je m'y attache. Il n'y a dans ma carrière politique que deux voies à suivre: en sortir tout à fait ou m'attacher au parti libéral-conservateur; mais il me faut aussi adhérer à mes engagements, être fidèle à mes électeurs.

Le très honorable premier ministre disait l'autre jour, dans un de ses discours, que l'acte de M. Monk en résignant son portefeuille lui était inspiré uniquement par un haut sentiment de ses devoirs. J'espère que mon très honorable ami fera profiter de sa bienveillance, non seulement l'ex-ministre des Travaux publics, mais aussi l'humble député de Nicolet, qui, tout en soutenant les principes conservateurs, est tenu de faire son devoir et de voter encore une fois contre son parti.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, à mon sens, le député d'Yamaska mérite au moins une réponse aux remarques qu'il a faites ce soir devant la Chambre. L'amendement qu'il a proposé a une grande portée, et, s'il avait été proposé au temps voulu, la Chambre aurait le devoir de l'étudier avec beaucoup de soin. Il me semble pourtant que mon honorable ami eût été mieux avisé s'il avait attendu une autre occasion pour soumettre cet amendement. Le discours du trône annonce que le Gouvernement va présenter un projet de loi, et ce projet naturellement ouvrira toute la question de la défense navale. Pendant les vacances, j'ai, pour ma part, soutenu qu'il serait inopportum de discuter toute

politique ayant trait aux choses de la défense avant de connaître la proposition que le Gouvernement avait à nous faire. Nous avons, de ce côté-ci de la Chambre, formulé une certaine politique, et, pour ma part, je n'ai aucune raison encore de m'en départir; mais, en même temps, je crois qu'il est sage d'attendre que la politique du Gouvernement nous soit communiquée avant d'exprimer une opinion.

Mon honorable ami, au cours de ses remarques, a dit ne pas savoir dans le moment quelles informations le ministère a reçues de l'amirauté. Cette raison seule suffit à mon sens pour qu'il soit évident que l'amendement ne saurait être convenablement étudié avant que ces renseignements soient devant nous. Je n'exprimerai aucune opinion, ni dans l'affirmation ni dans la négative, touchant la proposition énoncée dans l'amendement de l'honorable député; mais pour ces raisons, je préfère voter contre.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Les observations que vient de faire l'honorable chef de l'opposition touchant l'amendement de l'honorable député d'Yamaska me paraissent très justes. Il serait, à coup sûr, peu à désirer que cette Chambre, à la veille d'apprendre ce que le Gouvernement peut avoir à lui proposer, engageât un débat sur une proposition de cette nature, proposition si intimement liée à la mesure qui va être tout prochainement soumise à la considération de cette Chambre et du pays.

Personne ne saurait nier qu'en tant qu'il s'agit pour le Canada de prendre part à tout projet de défense impériale d'un effet durable, les considérations que l'honorable député d'Yamaska a fait valoir devant cette Chambre méritent une attention sérieuse. Il n'est pas question de taxes imposées sans représentation; personne, que je sache, ne propose de taxer les habitants du Canada, sauf par leurs propres représentants à la Chambre.

Il sera tenu compte à l'avenir de certaines autres considérations que l'on a présentées, mais, à cet égard j'irais un peu plus loin que mon très honorable ami. Il dit que l'amendement a été proposé à un moment inopportun, et il n'est pas prêt à dire ce que serait son opinion sur cet amendement, s'il avait été proposé au temps voulu. Qu'il ait été introduit irrégulièrement ou non dans le débat, je voterai contre l'amendement, à cause de ceci, qu'il empêche le Canada de lever un doigt pour la défense de l'empire si demain la guerre était déclarée; il aurait empêché le Gouvernement canadien de défendre l'intégrité de l'empire dans le Sud-Africain il y a dix ou douze ans. Pour moi, il ne s'agit pas de l'opportunité du moment, mais il s'agit de savoir si, en attendant l'énoncé d'une politique permanente, nous allons nous lier au point de ne pas pouvoir lever le doigt, dût l'existence de l'empire être mise en péril par une guerre soudaine. Je serais prêt à voter contre l'amendement de l'honorable député d'Yamaska tant pour cette raison que pour celle qu'a fait valoir mon très honorable ami le chef de l'opposition.

(L'amendement de M. Mondou, mis aux voix, est repoussé.)

ONT VOTE POUR :

MM.	MM.
Achim,	Lamarche,
Barrette,	Mondou.—4.

ONT VOTE CONTRE :

MM.	MM.
Aikins,	Cockshutt,
Ames,	Coderre,
Armstrong (Lambton),	Cromwell,
Armstrong (York, O.),	Crothers,
Arthurs,	Cruise,
Baker,	Currie,
Ball,	Davidson,
Barker,	Delisle,
Barnard,	Demers,
Beattie,	Edwards,
Béland,	Elliot,
Bellemare,	Emmerson,
Bennett (Simcoe),	Ethier,
Best,	Fisher,
Blain,	Forget (sir Rodolphe),
Blondin,	Fortier,
Boivin,	Foster (King's) (N.-E.),
Borden,	Foster (Toronto-N.),
Boulay,	Fowler,
Bourassa,	Fripp,
Bowman,	Garland,
Boyce,	Gauthier (Gaspé),
Boys,	Gauthier (Ste. Hyacinthe),
Brabazon,	Gauvreau,
Bradbury,	Girard,
Broder,	Graham,
Brouillard,	Green,
Brown,	Guilbault,
Buchanan,	Guthrie,
Burnham,	Hartt,
Burrell,	Hazen,
Cardin,	Henderson,
Carrick,	Hepburn,
Carroll,	Hughes (Victoria), (O.),
Carvell,	Jameson,
Cash,	Kay,
Chabot,	Kemp,
Champagne,	Kyte,
Charlton,	Lachance,
Chisholm (Antigonish),	Lalor,
Chisholm (Inverness),	Lancaster,
Clare,	Lanctôt,
Clark (Bruce),	Lapointe,
Clarke (Wellington),	(Montréal), (St-J.),
Clements,	Laurier (sir Wilfrid),
Devlin,	Lavallée,
Doherty,	Law,
Donnelly,	Lemieux,
Douglas,	L'Espérance,
Cochrane,	

Lewis,
Loggie,
Macdonald,
Macdonell,
Maclean (Halifax),
MacNutt,
McCraney,
McCoig,
McCrea,
McCurdhy,
McKay,
McKenzie,
McLean (Queen's) (I. P.-E.),
Marcil (Bonaventure),
Marcile (Bagot),
Martin (Montréal, Ste. M.),
Meighen,
Merner,
Michaud,
Morphy,
Morrison,
Munson,
Murphy,
Nantel,
Nesbitt,
Nicholson,
Nickle,
Northrup,
Oliver,
Osler (sir Edmund),
Pacaud,
Papineau,
Paquet,
Pardee,
Paul,
Pelletier,
Perley,
Porter,
Proulx,
Rainville,
Reid (Grenville),
Reid (Ristigouche),
Rhodes,
Richards,
Robb,
Robidoux,
Roche,
Rogers,
Ross,
Schaffner,
Séguin,
Sévigny,
Sexsmith,
Sharpe (Lisgar),
Sharpe (Ontario),
Shepherd,
Sinclair,
Smith,
Smyth,
Stanfield,
Steele,
Stevens,
Stewart (Hamilton),
Stewart (Lunenburg),
Sutherland,
Taylor,
Thoburn,
Thomson (Qu'Appelle),
Thornton,
Tobin,
Tremain,
Turgeon,
Turriff,
Verville,
Walker,
Wallace,
Warnock,
Webster,
Weichel,
White (Leeds),
White (Renfrew),
White (Victoria) (Alta),
Wilcox,
Wilson (Laval), et
Wilson (Wentworth).—183.

La motion de M. Rainville est adoptée.

M. BORDEN propose:

Que la dite adresse soit grossoyée et qu'elle soit présentée à Son Altesse Royale le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui font partie de l'honorable Conseil privé.

La motion est adoptée.

FIXATION D'UNE DATE POUR LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

L'hon. W. S. WHITE (ministre des Finances) propose:

Que cette Chambre, mardi prochain, se forme en comité pour l'examen des subsides à accorder à Sa Majesté.

La motion est adoptée.

FIXATION D'UNE DATE POUR LA DISCUSSION DES VOIES ET MOYENS DU BUDGET.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances) propose:

Que cette Chambre se forme en comité mardi prochain pour prendre en considération les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté.

La motion est adoptée.

(Sur proposition de M. Borden, la Chambre lève sa séance à une heure mercredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 4 décembre 1912.

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

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il doit être répondu de vive voix sont précédées d'un astérique.)

CHEMIN DE FER DE HALAGE DE SOREL.

M. LEMIEUX demande:

1. Une promesse écrite ou verbale a-t-elle été faite récemment par le premier ministre, ou le ministre de la Marine et des Pêcheries ou le ministre des Travaux publics à l'effet qu'un chemin de fer maritime serait subventionné ou construit par le Gouvernement à Sorel, comté de Richelieu?

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

Le très hon. R. L. BORDEN: Aucune promesse, écrite ou verbale, n'a été faite récemment, relativement à cette affaire par les membres du Gouvernement mentionnés dans la question.

M. GRAHAM: Y aurait-il eu une promesse par un autre membre du ministère qui ne serait pas mentionné dans la question.

M. BORDEN: Posez une question par écrit à ce sujet et nous essaierons de vous répondre.

LES STEAMERS DE L'ETAT.

M. PUGSLEY demande:

2. Quels sont les steamers dont la construction a été ordonnée par l'un quelconque des départements de l'administration, au cours de l'année dernière, et quelles ont été les soumissions reçues pour cet objet de la part de constructeurs de navires du Canada, de la Grande-Bretagne ou de l'étranger, respectivement?

2. A qui et à quels prix les contrats respectifs ont-ils été adjugés?

M. ROGERS: Le département des Travaux publics n'a adjugé aucune entreprise semblable.

Sir WILFRID LAURIER: Que la question soit réservée en attendant la réponse des différents ministères.

M. ARMAND LAVERGNE.

M. LEMIEUX demande.

1. Le très honorable premier ministre a-t-il pris connaissance de la déclaration faite par M. Armand Lavergne, ex-M.P., à une assemblée tenue dans le comté de Québec le 1er novembre, et rapportée comme suit dans le "Star" de Montréal du 2 novembre 1912:—

"Puis M. Lavergne en arrive à donner sa propre version au sujet de la manière dont les membres canadiens-français du cabinet ont été choisis par le nouveau premier ministre après sa victoire de l'automne dernier.

"Les premiers noms suggérés, dit M. Lavergne, furent ceux de MM. Monk, Tellier et le mien. J'ai décliné l'honneur de faire partie du cabinet, et, à la demande de M. Pelletier, j'ai fait de mon mieux pour induire M. Monk à l'accepter à ma place. Il s'y objecta tout d'abord. Dans le même temps, M. Forget poussait les intérêts de M. T. Chase Casgrain, mais je n'ai pas voulu agréer ce dernier choix.

"Il parut alors admis entre le premier ministre et M. Monk que M. Pelletier serait le représentant de Québec dans le cabinet. Plus tard, j'ai appris que M. Borden avait l'intention de n'avoir dans son ministère que deux ministres canadiens-français, et c'est alors que je me suis rendu à Montréal par convoi spécial payé par M. Cahan, afin d'amener M. Borden à comprendre la nécessité qu'il y avait de continuer la tradition et d'avoir trois ministres canadiens-français dans le cabinet fédéral, point que nous avons gagné en définitive"?

2. La déclaration ci-dessus est-elle exacte?

M. BORDEN:

1. Non.

2. La déclaration qui a trait à de prétendues communications confidentielles n'est pas exacte en autant qu'elle concerne le premier ministre.

M. l'ORATEUR: J'ai examiné attentivement cette question et les décisions des différents orateurs de la Chambre des communes d'Angleterre, et j'ai tiré la conclusion qu'aux communes anglaises la question ne serait pas permise. Elle n'a pas trait aux affaires de l'Etat ni à un acte de l'exécutif relativement à la question des affaires publiques.

Sir WILFRID LAURIER: Ne croyez-vous pas que, si ces renseignements sont parvenus au Gouvernement, ils devraient faire l'objet d'une question?

M. l'ORATEUR: Il s'agit de la déclaration d'une personne du dehors, qui n'est pas membre de la Chambre, et il a déjà été décidé que le Gouvernement n'a rien à voir à de telles déclarations.

LA LOI DU MARIAGE DANS LE DOMAINE FEDERAL.

M. BURNHAM demande:

1. Quelles parties du Canada sont exclusivement sous la juridiction fédérale?

2. Quelles sont, dans ces districts, les lois relatives au mariage?

M. DOHERTY:

1. Les territoires qui continuent à être régis par les lois fédérales et qui sont soustraits aux autorités provinciales comprennent les territoires du Nord-Ouest et le territoire du Yukon, renfermant toute la partie du Canada qui ne se trouve pas dans les limites d'une province quelconque.

2. La loi du mariage dans les territoires du Nord-Ouest est la loi d'Angleterre telle qu'elle existait le 15 juillet 1870, en autant qu'elle peut s'appliquer et qu'elle n'a pas été abrogée, changée, modifiée ou altérée par une loi du parlement du Royaume-Uni ou du parlement du Canada applicable aux territoires du Nord-Ouest ou par une ordonnance de ces territoires.

La loi du mariage dans le territoire du Yukon est celle qui était en vigueur dans les territoires du Nord-Ouest le 13 juin 1898, en autant qu'elle peut s'appliquer et qu'elle n'a pas été abrogée, annulée ou modifiée par le Parlement du Canada ou par une ordonnance du Gouverneur en conseil ou du commissaire en conseil aux termes des dispositions de la loi du Yukon. Voir les Statuts revisés du Canada (1906), ch. 63, art. 19.

EMBRANCHEMENT DE L'INTERCOLONIAL A GUYSBOROUGH.

M. SINCLAIR demande:

Le Gouvernement se propose-t-il de pourvoir à la construction d'un embranchement de l'Intercolonial dans le comté de Guysboro au cours de la présente session?

M. COCHRANE: La question est à l'étude.

QUAI DE PONTBRIAND.

M. LEMIEUX demande:

Quand le quai Pontbriand a-t-il été acheté par le département des Travaux publics, et quel montant a été payé à cet effet?

M. ROGERS: Le 9 mai 1912, au prix de $15,000.

PERCEPTEUR DE LA DOUANE A QUEBEC.

M. LEMIEUX demande:

1. Qui a été nommé percepteur des douanes à Québec?

2. Quel est le salaire du nouveau titulaire?

3. Une allocation est-elle payée au précédent percepteur en sus de sa pension de retraite? Dans l'affirmative, quel est le chiffre?

M. REID (Grenville).

1. William Henry Carter.

2. $3,500 par année.

3. L'ancien percepteur de la douane reçoit $2,058 d'appointements par année à titre de percepteur intérimaire.

TERMINUS DU TRANSCONTINENTAL A QUEBEC.

M. LEMIEUX demande:

1. Le Gouvernement en est-il venu à une décision au sujet de l'emplacement du terminus du Transcontinental à Québec?

2. Le Gouvernement se propose-t-il de pratiquer un tunnel sous le cap Diamant en vue de placer ledit terminus à un endroit autre que celui déjà choisi au marché Champlain?

M. COCHRANE: La commission du Transcontinental communique les renseignements suivants:

1. Non; la question est à l'étude.

2. A l'étude.

SUBVENTION POSTALE A LA COMPAGNIE RICHELIEU ET ONTARIO.

*M. LEMIEUX demande:

Une subvention pour le transport de la malle a-t-elle été payée à la compagnie de Navigation Richelieu et Ontario au cours de l'exercice financier 1911-12? Dans l'affirmative, quel en est le chiffre?

2. Quelle est la durée du contrat passé?

M. PELLETIER:

1. Entre Chicoutimi et Québec, $2,831.40; entre Montréal et Québec, $3,213; total, $6,044.40.

2. Aucun contrat n'a été signé. Le paiement a lieu conformément aux instructions du ministre des Postes de continuer à payer les mêmes prix qu'en 1910-1911.

CLOTURE DE FIL DE FER.

*M. LEMIEUX demande:

1. Le Gouvernement a-t-il promis à qui que ce soit que, avant la fin de cette année, le fil de fer pour clôture serait enlevé de la liste des articles non frappés de droits?

2. Dans l'affirmative, à qui et par qui une telle promesse a-t-elle été faite?

M. WHITE (Leeds): Non.

COLIS POSTAUX.

M. LEMIEUX demande:

1. Le ministre des Postes a-t-il lu le dernier rapport du comité du Bureau de Commerce de Toronto sur le coût de la vie et dans lequel se trouve le paragraphe suivant:—

"Nous n'avons pas de service de poste aux colis, de sorte que les compagnies de messageries, c'est-à-dire en définitive les compagnies de chemins de fer peuvent nous faire et nous font payer des dividendes sur un fonds capital qui est considérablement entaché de surcapitalisation, ainsi qu'il a été démontré. Les expéditeurs et les destinataires croient apparemment à l'unanimité que en dépit du monopole—et peut-être à cause de ce monopole,—dont jouissent ces chemins de fer, ils n'accordent pas les moyens voulus aux fins de transporter les produits en ville. L'on pourrait difficilement exagérer les avantages d'un service de poste aux colis comme il existe partout dans l'Europe et même en Russie, et par le moyen duquel les produits pourraient aller directement du cultivateur au consommateur. Les frais minimes nécessités pour l'utilisation d'un service de cette nature imposeraient immédiatement une limite aux profits des commerçants, et forceraient les compagnies de messageries de faire face à la concurrence du service postal".

2. Le département des Postes se propose-t-il d'établir le service dans l'espèce?

M. PELLETIER:

1. Oui

2. La question est à l'étude.

BUREAUX DE POSTE DU COMTE DE WRIGHT.

M. DEVLIN demande:

1. De nouveaux bureaux de poste ont-ils été ouverts dans le comté de Wright, depuis le 21 septembre 1911?

2. Dans l'affirmative, où et à la demande de qui?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. (a) Nesbitt Corners, township de Masham; Lambert Corners, township de Northfield. (b) D'après les ordres du ministre des Postes.

LE QUAI DE HULL.

M. DEVLIN demande:

1. Le Gouvernement sait-il que le quai de Hull a besoin de réparations urgentes?

2. Qu'a-t-on fait des deniers votés à la dernière session pour cet objet?

3. Quelle est la cause du délai dans l'exécution de ces travaux?

M. ROGERS:

1. Oui; les travaux sont en marche et seront terminés cette semaine si la température le permet.

2. Il y a un crédit de $800 pour l'exercice financier actuel, et il sera employé à faire les réparations requises.

3. Ouvrages pressants dans d'autres parties du district d'Ottawa.

TRANSCONTINENTAL NATIONAL DE MONCTON A LEVIS.

*M. PUGSLEY demande:

1. A quelle date peut-on s'attendre que le chemin de fer Transcontinental sera exploité entre Lévis et Moncton?

2. Quels arrangements, s'il y a, ont été faits pour la mise en exploitation de cette partie du dit chemin de fer?

M. COCHRANE: La commission du Transcontinental national fournit les renseignements suivants:

1. On calcule que cette partie du chemin sera terminée en septembre 1913. On ne

sait pas à quelle date on pourra y recevoir du trafic.

2. Aucuns, mais les commissaires ont établi un service tri-hebdomadaire entre Moncton et Edmunston, qui fonctionne depuis le 20 novembre 1912.

LA PREFERENCE BRITANNIQUE.

M. PUGSLEY demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il d'édicter un décret du conseil, basé sur l'autorisation déjà accordée par le Parlement pour cette fin, à l'effet d'appliquer seulement aux marchandises transportées dans des navires se rendant directement à un port canadien le tarif de faveur britannique?

2. S'il en est ainsi, quand une décision de cette nature sera-t-elle prise?

M. WHITE (Leeds): C'est l'habitude de ne faire connaître les changements concernant le tarif que dans le discours du budget.

LE BASSIN DE RADOUB " CONNAUGHT."

M. PUGSLEY demande:

1. Quelle valeur a-t-elle été attribuée à la cale sèche flottante "Duke of Connaught" pour les fins d'inscription en douane et le paiement des droits?

2. Quel a été le montant des droits prélevés sur cette cale sèche?

M. HAZEN:

1. Aucune évaluation n'a été faite du bassin flottant pour navires du " Duc de Connaught ", ce bassin ayant été enregistré comme navire anglais.

2. Aucun droit n'a été payé sur ce bassin, les importateurs prétendent qu'un navire anglais construit et enregistré en Angleterre est exempt de droits.

DRAGAGE DE LA RIVIERE MIRAMICHI.

*M. PUGSLEY demande:

1. Au cours de l'année dernière, le gouvernement a-t-il résilié l'entreprise de dragage dans la rivière Miramichi, N.-B., accordée à A. et R. Loggie ou la Eastern Dredging Company? S'il en est ainsi, quand et à l'instance de qui cette résiliation a-t-elle eu lieu?

2. Un nouveau contrat a-t-il subséquemment été accordé pour le dragage en question? Dans l'affirmative, à quelle personne ou compagnie l'entreprise a-t-elle été adjugée?

3. Quel était le prix, par verge cube, payé aux entrepreneurs dont le contrat a été résilié?

4. Quel est le prix, par verge cube, payé aux entrepreneurs actuels?

M. ROGERS:

1. Non; mais les entrepreneurs ont abandonné leur contrat le 7 mai 1912, et ont ainsi perdu tout droit à leur dépôt de garantie.

2. De nouvelles soumissions ont été demandées et l'entreprise a été accordée à la Northern Dredging and Contracting Company.

3. Onze cents par verge cube, mesure de chaland.

4. Vingt cents la verge cube, mesure de chaland.

LA ROUTE DU SAINT-LAURENT.

M. LEMIEUX demande:

1. Depuis le commencement de la navigation, cette année, combien y a-t-il eu d'accidents sur la route du Saint-Laurent?

2. Quel est le nom de chaque navire naufragé, et quels sont les endroits où les accidents sont arrivés?

3. A-t-on tenu des enquêtes?

4. Quelle a été la cause de chaque accident?

5. Le ministre de la Marine et des Pêcheries se propose-t-il d'effectuer certains changements dans l'administration du pilotage?

6. Les taux des assurances ont-ils augmenté à la suite de ces accidents? Si oui, de combien les a-t-on augmentés?

M. HAZEN:

1. Vingt-six accidents.

2. Une liste de tous les vaisseaux échoués ou naufragés, contenant tous les détails qui s'y rapportent, est ci-jointe.

3. Réponse par le n° 2.

4. Réponse par le n° 2.

5. Le ministre de la Marine et des Pêcheries attend le résultat des enquêtes en cour avant de prendre une décision.

6. Non.

LISTE DES VAISSEAUX ECHOUES OU NAUFRAGES.

Nom.	Nature de l'accident.	Où.	Si une enquête a été tenue et cause de l'accident.
Le vapeur 'William Hackett.'	Une fissure s'étant déclarée, il a sombré.	Grand-River	Pas d'enquête.
Le vapeur 'Manchester Importer.'	Echoué.	White-Island	Une enquête n'a pu s'ouvrir, le vaisseau étant parti. Le rapport n'a pas été envoyé à temps au ministère.
Le remorqueur de l'Etat le 'Carmelia' et la barge a charbon l' 'Accomodation' appartenant à l'Etat	Collision	A la hauteur de Sorel	Enquête la machine du remorqueur n'a pas obéi quand on a voulu la renverser.
Les vapeurs 'Empress of Britain' et 'Helvetic'	Collision par un temps de brume. L''Helvetia' a coulé	Au large de la côte de Gaspé	Enquête. Vitesse excessive par un temps de brouillard.
La goëlette 'James Grey'.	Une fissure s'est déclarée et elle a coulé	Iles de la Madeleine	Pas d'enquête.
Le vapeur 'Lac Champlain'.	Echoué. Pas de dommage.	A la hauteur de la Longue-Pointe	Enquête. Les feux étaient éteints.
Le vapeur 'Hungarian'	Le gouvernail s'est immobilisé et le vaisseau s'est échoué. Aucun dommage	Fleuve Saint-Laurent	Pas d'enquête. Inutile.
Le vapeur 'Virginian'	Abordé par le remorqueur 'Lord Strathcona'. Légers dommages	Québec	Pas d'enquête. Erreur de jugement.
Le vapeur 'Bengore Head'	Echoué	Ile des Fleurs, détroit de Belle-Isle	Enquête. Négligence de l'officier en charge.
Le vapeur 'Mapleton'	Echoué	En face de Longueuil	Enquête à tenir à la fin de la navigation.
Le vapeur 'Inishowen Head'	Echoué	Upper-Traverse	Enquête pendante.
Le vapeur 'Manchester Importer'	A frappé le quai. Dégâts légers	Port de Québec	Enquête pendante.
Le vapeur 'Bellona'	Echoué	Upper-Traverse	Equête. Résultat non encore rendu public.
La goëlette de sauvetage 'G. T. D.'	Collision avec phare flottant. Dégâts considérables	"	Enquête pendante.
Le vapeur 'Royal George'.	Echoué	Ile d'Orléans	" "
La goëlette 'Ste-Célestine'.	Naufragé	Mille-Vaches	" "
Le vapeur 'Gladstone'	A la côte	Ile d'Orléans	Enquête. Résultat non encore rendu public.
Le vapeur 'Boethic'	Echoué	Batture de l'île aux Lièvres, fleuve Saint-Laurent	Enquête pendante.
Le vapenr 'Ansonia'	Echoué. Aucun dommage	Bas du fleuve	" "
Le vapeur 'Laurentic'	Echoué. Dommage non connu	En aval de Québec	" "
La goëlette 'Will'	Coupée en deux par le vapeur 'Montréal'	A la hauteur de l'île d'Orléans	" "
Le vapeur 'John J. Ketchum'	Echoué	Près de Varennes	Enquête à tenir à la clôture de la navigation.
Le vapeur 'Manchester Inventor'	Collision avec un iceberg.	Détroit de Belle-Isle	Pas d'enquête. Navire réparé à Saint-Jean (Terre-Neuve) et parti pour l'Angleterre.
Le vapeur 'Panther'	Echoué	Bas du fleuve	Enquête à tenir à la clôture de la navigation.
Le vapeur 'Omaha'	A la côte. Dommages légers	Près de Bersimis	Enquête pendante.
Le vapeur 'Canada'	Collision avec un bateau de pêche	Grand-River	Enquête. Aucun feu montré à bord du bateau de pêche.

M. LEMIEUK.

DEMISSION DE M. MONK.

M. LEMIEUX demande:

1. Le très honorable premier ministre a-t-il pris connaissance de la déclaration faite par M. Armand Lavergne, ex-M.P., à une assemblée tenue dans le comté de Québec le 1er novembre et rapportée comme suit dans le *Star* de Montréal du 2 novembre 1912:—

"M. Lavergne affirme que, avant de faire partie du cabinet conservateur, M. Monk avait reçu de M. Borden l'assurance qu'un plébiscite serait pris avant qu'aucune contribution à la marine militaire britannique fût décidée. Le premier ministre avait également promis à son collègue que le Gouvernement ferait quelque chose, M. Lavergne n'a pas dit ce que ce serait, en faveur des catholiques de Manitoba et du Keewatin. C'était parce que M. Borden n'avait pas rempli ses promesses que M. Monk avait démissionné".

2. La déclaration ci-dessus est-elle exacte?

M. BORDEN:

1. Non.

2. Aucune promesse de cette nature n'a été faite par le premier ministre.

LE MINISTRE DE LA MILICE ET LA DEFENSE DE L'EMPIRE.

*M. LEMIEUX demande:

1. Le ministre de la Milice et de la Défense a-t-il fait la déclaration suivante dans un discours prononcé à Vancouver le 6 août 1912, et publié par la presse associée comme suit.

" Messieurs,—Nous ne sommes qu'à moitié civilisés maintenant et la guerre est plus près que vous ne le pensez. Le grand péril est du côté de l'Allemagne. Pourquoi? Parce que l'Allemagne doit avoir des colonies au cours des années qui vont suivre, sinon son influence tombera. Elle emprunte pour construire des navires et elle doit de toute nécessité acquérir de nouveaux territoires. Elle a un grand nombre de ses nationaux dans les pays sud-américains, et elle n'a que deux champs ouverts au surplus de sa population, c'est le littoral sud-américain et les colonies anglaises. C'est un fait bien connu qu'en prenant pied à Agadir, port du Maroc, l'Allemagne avait en vue d'y créer une base navale, mais l'Angleterre lui a signifié de n'en rien faire. Pendant deux jours la guerre a été près d'éclater. Il faut que l'Allemagne apprenne que le Canada, l'Afrique-Sud, l'Australie et la Nouvelle-Zélande appuient la mère patrie. Nous savons que l'Allemagne était en faveur de Kruger, et qu'il était décidé de balayer la Grande-Bretagne du Sud-Africain, mais ce plan a été frustré par le fait que les colonies se sont soutenues en armes dans toutes les parties du globe et ont volé au secours de la Grande-Bretagne.

" Maintenant, messieurs, il est temps d'établir un plan de défense de l'empire. Que ce soit au moyen d'une union complète avec la mère patrie ".

2. L'honorable ministre a-t-il été autorisé à faire cette déclaration? Dans l'affirmative, par qui?

M. S. HUGHES:

1. Le ministre de Milice et de la Défense n'a donné à personne des notes de son discours dans la circonstance, et il n'est pas responsable de cette nouvelle, qui est évidemment le résultat d'une transcription hâtive et décousue, et qui, par suite, n'est pas, sous tous les rapports, d'une exactitude littérale.

2. Le ministre de la Milice n'avait pas besoin d'une telle autorisation, et il est seul responsable de ce qu'il a dit dans cette circonstance.

LE MINISTRE DES POSTES ET LA DEFENSE DE L'EMPIRE.

M. LEMIEUX demande:

Le ministre des Postes a-t-il fait la déclaration suivante que lui attribue le " Star ", de Montréal, du 12 septembre 1912:—

" Les ministres canadiens ont obtenu de précieux renseignements de l'amirauté et ils en recevront plus encore dans quelques jours. M. Borden et ses collègues devront étudier le problème naval avec calme et sang-froid, et tirer leurs conclusions. Ils feront alors connaître leur politique et le peuple canadien aura l'opportunité de se prononcer sur le mérite de cette politique?

M. PELLETIER: Dans la circonstance en question, comme dans toutes celles où il a parlé de cette affaire, le ministre des Postes a toujours déclaré qu'à son avis, le peuple du Canada devait avoir l'occasion de se prononcer sur la valeur d'un plan de défense navale qui, par sa nature et son caractère, engagerait l'avenir du Canada dans une politique déterminée au point de vue de la défense.

LE MINISTERE DE LA MILICE, ET LES WAGONS PARTICULIERS.

M. LEMIEUX demande:

1. Un wagon privé a-t-il été acheté par le département de la Milice?

2. Dans l'affirmative, quel a été le prix payé?

3. A-t-il été acheté en Canada ou aux Etats-Unis?

M. S. HUGHES: Non

M. OLIVAR ASSELIN.

M. CARVELL demande:

1. M. Olivar Asselin a-t-il été employé par le département de l'Intérieur? Dans l'affirmative, quelle est la date de sa nomination, et quel salaire lui a été payé?

2. Est-il encore employé par le département?

3. A-t-il fait un rapport au département sur ses travaux? Dans l'affirmative, quel est l'objet de ce rapport?

M. ROCHE:

1. Oui. Il a été employé quatre mois, à partir du 5 janvier 1912, avec un traitement de $150 par mois.

2. Non.

3. Le rapport de M. Asselin n'a pas été remis au ministère; mais, en attendant, un compte rendu sous forme de lettre a été en-

voyé. Ce compte rendu a trait au bureau de l'immigration à Paris.

BUREAU DE POSTE DE PIEDMONT.

M. LEMIEUX demande:

1. L'endroit où se tenait le bureau de poste à Piedmont, Qué., a-t-il été changé par le Gouvernement du jour?
2. Dans l'affirmative, dans quelle maison ledit bureau de poste a-t-il été transféré?
3. Quel est le genre d'affaires tenu dans la maison dans laquelle ledit bureau se trouve maintenant?
4. Le Gouvernement ou l'un de ses membres, a-t-il reçu quelque protestation contre la tenue de ce bureau dans ladite maison? S'il en est ainsi, quels sont les noms des personnes qui ont ainsi protesté?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2, 3 et 4. Au local du nouveau directeur de la poste, dans des appartements spécialement installés dans ce but, et cela afin de faire droit aux représentations de M. Hannaford et du révérend M. Desjardins.

RECEVEUR DES POSTES DU COMTE DE RUSSELL.

*M. MURPHY demande:

1. Depuis le 1er novembre 1911, combien d'enquêtes ont-elles été tenues en ce qui concerne les accusations d'ingérence politique outrée portées contre des maîtres de poste dans le comté de Russell?
2. Par qui les accusations ont-elles été portées en chaque cas?
3. Qui a conduit ces enquêtes?
4. En combien de cas les accusations ont-elles été trouvées fondées?
5. Quelle somme a-t-elle été payée en rapport avec ces enquêtes?
6. Y a-t-il encore quelque somme à payer? En tel cas, quelle est cette somme, et à qui est-elle due?

M. PELLETIER:

1. Trois accusations d'ingérence politique ayant été portées contre les directeurs de la poste de Metcalfe, de Longtinville et de Saint-Onge, dans ce comté.
2. Demandes présentées par l'entremise de M. J. U. Vincent.
3. Par M. C. A. Séguin, avocat d'Ottawa.
4. Plaintes prouvées contre les directeurs de la poste de Metcalfe et de Longtinville.
5. Metcalfe—$55.50; Longtinville, $37.25; Saint-Onge, $7.50.
6. Non.

SECRETAIRE PARTICULIER DE M. MONK.

*M. MURPHY demande :

1. Depuis la démission de l'honorable F. D. Monk, ex-ministre des Travaux publics, quelles fonctions ont été assignées à la personne qui était son secrétaire particulier?
2. Quels sont le nom, le grade actuel et le salaire de ce fonctionnaire?

M. ROCHE.

M. ROGERS:

1. George F. Buskard 1B. $2,400 et $600 de rémunération à titre de secrétaire particulier.
2. Secrétaire particulier du ministre de l'Intérieur au même traitement qu'auparavant.

CHAMP DE TIR DE ROCKLIFFE.

*M. MURPHY demande:

1. En quelle année le Gouvernement a-t-il acheté le site du champ de tir de Rockliffe?
2. De qui les différents terrains ont-ils été achetés, et quel a été le prix par acre pour chacun d'eux?
3. Quel a été le nombre total d'acres achetés, et la somme totale payée?
4. Combien de constructions de toutes sortes ont-elles été érigées sur le site?
5. A combien s'est élevé le coût de ces constructions?
6. Le Gouvernement s'est-il chargé d'une partie du coût du prolongement jusqu'au champ de tir de la voie du chemin de fer électrique d'Ottawa? Dans l'affirmative, quelle a été la quote-part du Gouvernement?

M. S. HUGHES:

1. 1898, 1899, 1900, 1901, 1905 et 1906.

	Par acre.
2. Keefer, T. C.	$277.70
Robert, Z.	292.73
Villeneuve, M.	317.40
Martin, S.	207.28
Eagleson, C.	231.05
Lang, G.	78.92
Simpson, L. T.	75.00
Snow, C. H.	100.00
Wallace, Jas.	100.00
Wallace, Jas.	120.73
Brownlee, J.	103.00
Brownlee, J.	100.00
Succession Clarke	90.17
Cousineau, T.	84.61
Snow, C. H.	305.88
3. 443:83 acres ont été acquis—	
Coût du terrain	$72,934.76
Coût de l'expropriation	12,189.65

4. Trente.
5. $33,642.26.
6. Oui, $12,882.92.
7. $271,432.57.

SERVICE DES TRAVAUX DES CHEMINS DE FER.

*M. CARVELL demande:

1. Depuis la dernière session du Parlement, quelque ouvrage a-t-il été commencé de par l'ordre du ministre des Chemins de fer et Canaux, ou de quelqu'un de ses fonctionnaires, pour lequel le Parlement n'a pas voté de crédit?
2. Dans l'affirmative, quel est cet ouvrage, combien a-t-il coûté, et quelle somme est requise pour le compléter?

M. COCHRANE:

1. Oui.

2. Nouveau raccordement entre l'Intercolonial et le Pacifique-Canadien à la bifurcation de Sainte-Rosalie; coût estimatif pour parachèvement, $2,320; dépense effectuée jusqu'à date, $100.

Remaniement des voies à Rimouski et transport de hangar à marchandises, au coût estimatif de $2,685; travaux en cours et dépense d'environ $150 effectuée. Il s'agit d'établissement de voies supplémentaires occasionné par le changement d'emplacement du hangar à marchandises.

IMPORTATIONS A VIL PRIX.

M. TURRIFF demande:

1. Des demandes ou requêtes ont-elles été présentées au Gouvernement, ou à quelqu'un de ses membres pour la suspension de la clause dite "Dumping Clause"?

2. Dans l'affirmative, par qui, et à quelles classes de marchandises s'appliquaient ces demandes?

M. REID (Grenville):

1. Oui.

2. Par l'Imperial Steel & Wire Co. (à responsabilité limitée) relativement aux tiges de fil métallique; par la Carter White Lead Co.; par la Compagnie Thomas Robertson, (à responsabilité limitée), l'Imperial Wire & Cable Co. et par M., & L. Samuel Benjamin & Co., relativement au plomb en gueuse.

EXPORTATIONS DE CREME.

M. ROBB demande:

1. Quelle a été la quantité et la valeur de la crème exportée du Canada aux Etats-Unis pendant les douze mois expirés le 31 octobre 1912?

2. Quel a été le montant des droits payés sur la crème exportée aux Etats-Unis pendant les susdits douze mois?

M. REID (Grenville):

1. 712,084 gallons, valant $651,859.

2. Le Gouvernement ignore le chiffre des droits payés pour cette crème aux Etats-Unis.

IMPORTATIONS DE BEURRE.

M. ROBB demande:

1. Quelle a été la quantité et la valeur du beurre exporté du Canada aux Etats-Unis pendant les douze mois expirés le 31 octobre 1912?

2. Quel est le montant des droits perçus par le Gouvernement sur le beurre importé durant les douze mois expirés le 31 octobre 1912?

3. Quelle a été la quantité et la valeur du beurre importé des Etats-Unis pendant les susdits douze mois terminés le 31 octobre 1912?

M. REID (Grenville):

1. 6,115,694 livres, valant $1,656,834.

2. Taxes douanières perçues sur les importations de beurre pour consommation, $195,308.06.

3. 1,479,735 livres valant $412,076.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS D'AVOINE.

M. ROBB demande:

1. Au cours des douze mois terminés le 31 octobre 1912, combien de boisseaux d'avoine ont été importés des Etats-Unis au Canada; quelles en étaient les diverses qualités, et combien de boisseaux de chaque qualité?

2. Quelle a été la valeur de ces importations?

3. A combien se sont élevés les droits perçus?

4. De l'avoine ainsi importée, quelle quantité a été réexportée soit comme avoine, farine, fleur d'avoine, avoine roulée, ou pour alimentation?

5. Durant la période précipitée, y a-t-il eu quelque partie des droits remboursés par suite des réexportations mentionnées à l'item 4?

6. Quelque demande de remboursement de droits a-t-elle été faite en raison des réexportations ci-dessus mentionnées?

M. REID (Grenville):

1. Quantité d'avoine importée des Etats-Unis au Canada, durant les 12 mois finissant le 31 octobre (1912): 1,742,786 boisseaux. Les importations d'avoine sont classifiées par qualités, dans la statistique douanière.

2.) $771,671.

3.) Droits perçus sur l'avoine importée pour consommation des Etats-Unis: $12,633.-20.

4. Quantité et valeur de l'avoine exportée du Canada, durant les 12 mois finissant le 31 octobre (1912): 2,256,037 boisseaux; valeur, $1,078,442.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

M. ROBB demande:

1. Combien de minots de blé, et de quelle qualité, ont été importés des Etats-Unis en Canada pendant l'année expirée le 31 octobre 1912, et quel a été le nombre de minots de chaque qualité?

2. Quelle a été la valeur du blé importé des Etats-Unis en Canada pendant ladite période?

3. Quel montant de droit a été perçu sur le susdit blé pendant la dite période?

4. Quelle quantité de ce blé a été réexportée soit au naturel ou sous forme de farine?

5. Quelque partie des droit a-t-elle été remise sur le blé, la farine ou la provende exportée pendant la susdite période? Dans l'affirmative, quel montant?

6. Une demande a-t-elle été présentée pour le remboursement des droits sur le blé, la farine et la provende exportés pendant la susdite période??

M. REID (Grenville):

1. Quantité de blé importée des Etats-Unis au Canada, durant les 12 mois finissant le 31 octobre (1912): 4,927,473 boisseaux Les importations de blé ne sont pas

qualifiées par qualités dans la statistique douanière.

2.) $4,922,628.

3.) Droits perçus sur le blé importé pour consommation des Etats-Unis: $23,691.60.

4.) Quantité et valeur du blé de provenance étrangère exporté du Canada durant les 12 mois finissant le 31 octobre (1912): 6,564,360 boisseaux; valeur, $6,602,437.

POLITIQUE NAVALE DU GOUVERNEMENT.

M. LEMIEUX demande:

1. Le très honorable premier ministre a-t-il lu la lettre suivante publiée le 18 novembre dans les journaux de Montréal et adressée au Dr. J. N. Lalonde, de Sainte-Cunégonde, par l'ex-ministre des Travaux publics?

"Mon cher ami,—Vous m'informez que l'on fait circuler le bruit que je suis opposé à toute lutte dans l'élection qui se fait en ce moment dans Hochelaga.

"Je suis surpris d'apprendre cela et je le regrette.

"Je ne prends aucune part à la lutte, mais ayant démissionné comme ministre, parce que le Gouvernement a décidé de ne pas consulter le peuple sur la contribution navale, je trouve juste que l'électorat profite de cette élection pour manifester sa volonté à cet égard.

Votre tout dévoué,

"F. D. MONK".

2. Est-il vrai que, selon l'allégation contenue dans cette lettre, le Gouvernement a décidé de ne pas consulter le peuple par voie de publiscite sur la question navale?

M. BORDEN:

1. Le premier ministre n'avait pas lu la lettre en question avant qu'elle fût portée à son attention au Feuilleton.

2. Le Gouvernement fera connaître en temps voulu la politique sur la question navale.

LAZARET DE TRACADIE.

M. TURGEON demande:

A qui le contrat de la construction de la bâtisse destinée à la demeure du médecin de Lazaret de Tracadie a-t-il été accordé?

2. Quel est le montant du contrat?

3. Cette soumission était-elle la plus basse?

4. Sur quelle recommandation Théodore Arseneau a-t-il été nommé inspecteur de cet ouvrage?

5. Combien de temps a-t-il agi en cette fonction?

6. Sur quelle recommandation a-t-il été remercié de ses services?

7. Par qui a-t-il été remplacé et sur quelle recommandation?

M. ROGERS:

1. George Eddy Co., Ltd., Barthurst, N.-B.

2. $7,000.

3. Oui.

4, 5, 6 et 7. Théodore Arseneau n'a pas été nommé inspecteur, le directeur général de la construction au Nouveau-Brunswick est l'inspecteur.

M. REID.

BUREAU DE LA POSTE A ARTHABASKA.

M. BROULLARD demande:

1. Quand un gardien a-t-il été nommé pour la nouvelle bâtisse du bureau de poste d'Arthabaska?

2. Quand ce gardien a-t-il pris possession de sa résidence?

3. Le maître de poste d'Arthabaska a-t-il pris possession du bureau de poste dans cette nouvelle bâtisse, et si non, pour quelles raisons n'a-t-il pas pris possession?

4. Le Département des Travaux publics a-t-il payé au nommé Joseph E. Baril, surveillant des travaux, $4 par jour depuis le mois de juillet dernier?

5. Combien le nommé Joseph E. Baril a-t-il reçu comme salaire chaque mois depuis le nomination en novembre 1911?

6. Combien a coûté la borne-fontaine posée près de la bâtisse du bureau de poste à Arthabaska?

7. Combien ont coûté les divers déplacements de cette borne-fontaine, et les réparations qui y ont été faites?

8. Qui a autorisé toutes ces dépenses et qui a été payé pour les ouvrages faits à cette borne-fontaine à Arthabaska?

9. Combien le Gouvernement a-t-il payé pour faire poser la boîte aux lettres à l'extérieur du bureau de poste et depuis combien de temps des ouvriers travaillent-ils à poser cette boîte et qui a reçu l'argent?

10. Combien a été payé pour les trottoirs et les passerelles au bureau de poste à Arthabaska? Qui a eu le contrat et quel est le montant de ces contrat?

11. Des soumissions ont-elles été demandées? Dans l'affirmative, quels sont les différents soumissionnaires et quel est le montant de leur soumission?

12. Quel prix le Gouvernement a-t-il payé pour le charbon, par tonne, pour le chauffage du bureau de poste à Arthabaska?

M. ROGERS:

1. Le Dr E. A. Belleau, 22 novembre 1911.

2. Il a été averti d'en prendre possession le 19 août 1912.

3. Non—les fournitures ne sont pas prêtes —l'administration des Postes a donné avis que la construction serait terminée le 23 novembre 1912.

4. Oui.

5.

18 novembre au 31 décembre	$144
Janvier	108
Février	100
Mars	104
Avril	104
Mai	108
Juin	100
Juillet	108
Août	108
Septembre	100
Octobre	108
	$1,192

6 et 7. $141.50. Ce montant comprend le changement de place de la borne-fontaine, le mesurage des tranchées et des réparations.

8. (a) Le ministère des Travaux publics; (b) Ludger Lavigne.

9. La boîte aux lettres de la rue était comprise dans la soumission à l'exception de la plaque de cuivre qui a été fournie par le Gouvernement.

10. La somme n'est pas encore payée car le travail n'est pas terminé. L'entreprise a été accordé à A. Quesnel aux prix suivants: trottoir en béton, 35 cents par pied superficiel; trottoir en gravier, 25 cents par pied superficiel; bord du trottoir, 60 cents par pied linéaire; nivellement et gazon, $75. Evaluation du coût de tous les travaux, environ $700.

11. A. Quesnel a été invité à soumissionner et il a fait ses offres comme c'est indiqué au n° 10.

12. $10.25 par tonne.

VACANCES ET NOMINATIONS DANS LE SERVICE CIVIL.

M. WILSON (Laval) demande:

Le très honorable premier ministre peut-il nous dire pourquoi il n'a pas encore été donné effet à l'ordre de la Chambre du 24 janvier 1912, qui se lit comme suit:—

"M. Wilson (Laval)—Ordre de la Chambre—Liste de tous les noms des soumissionnaires et le montant des différentes soumissions? employés des différents départements, tant à Ottawa que dans les neuf provinces et territoires du Canada et autres endroits hors du Canada (service interne et externe) qui ont laissé leur emploi, depuis le 1er octobre 1911 jusqu'au 10 janvier 1912 inclusivement, et indiquant—

"1. Leurs nom, prénom, âge, nationalité, emploi et salaire respectivement;

"2. La date de leur nomination;

"3. La date de leur départ;

"4. Leur salaire à l'époque de leur nomination et à l'époque de leur départ;

"5. Les causes de leu · départ;

"6. S'ils ont été remplacés ou non;

"7. Les nom, prénom, âge, nationalité, emploi et salaire de ceux qui les ont remplacés;

"8. Dans les cas de destitution, la liste des personnes qui ont demandé ces destitutions;

"9. Dans les cas de remplacements, la liste des personnes qui ont recommandé les nouveaux venus".

M. BORDEN: Le premier ministre est informé que l'état n'est pas encore terminé. D'après ce que j'ai compris en m'informant auprès du secrétaire d'Etat, la difficulté provient de ce qu'un grand nombre de détails sont demandés au sujet des différents employés et il s'est produit un retard considérable pour se procurer les renseignements. Le secrétaire d'Etat a été prié de faire diligence autant que possible.

M. WILSON (Laval): Si mon très honorable ami veut me le permettre, il pourra me donner une réponse à ma question pour les départements autres que celui du secrétaire d'Etat et je pourrais attendre les détails pour ce département particulier.

M. BORDEN: Je crains que l'honorable député (M. Wilson, Laval) ne m'ait pas compris. Quand les questions et les états concernent les différents départements du Gouvernement, elles sont envoyées au secrétaire d'Etat qui obtient les renseignements des différents départements et jusqu'à ce que ces renseignements soient arrivés, il n'est pas facile de répondre à la question. Je puis assurer à mon honorable ami qu'il n'y a aucun désir ou intention de retarder la remise du renseignement. On le lui procurera aussitôt que possible.

IMPORTATION DU CIMENT.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. Quelles étaient la quantité et la valeur du ciment importé en Canada au cours de l'année 1912, durant la diminution temporaire du tarif douanier sur le ciment?

2. De quels pays, le ciment en question a-t-il été importé, et quelle en a été la quantité de chaque pays?

M. REID (Grenville):

1. 3,466,435 quintaux évalués à $1,332,240.

2.	Quintaux.	Valeur.
Royaume-Uni	190,111	$ 61,869
Etats-Unis	3,214,835	1,244,229
Hong-Kong	47,500	20,804
Belgique	12,000	4,438
Allemagne	1,989	900

INTERPRETATION DU TARIF—HONORAIRES D'AVOVAT.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. Le Gouvernement du Canada, ou l'un de ses départements, a-t-il requis les services de quelque avocat en quelque plaidoirie, appel, audition de cause ou procédure devant la cour d'échiquier, ou la cour suprême du Canada, au sujet de l'interprétation de l'item du tarif n° 504?

2. Dans l'affirmative, qui a été employé et quelle est la somme totale à lui payée jusqu'à ce jour pour ces services?

M. REID (Grenville):

1. Oui.

2. M. J. T. Lewis, C.R.
M. Lewis a été payé $816.85.

LIGUE DE L'EMIGRATION MILITAIRE ET NAVALE.

M. MURPHY demande:

1. Quelqu'un des membres du Gouvernement a-t-il reçu de la "Naval and Military Immigration League" de la Grande-Bretagne quelque proposition ou requête concernant l'immigration en Canada?

2. Dans l'affirmative, quelle est la nature d'une telle proposition ou requête, et comporte-t-elle de l'aide à donner aux immigrants?

M. ROCHE:

1. Oui.

2. La ligue a demandé au Gouvernement: (a) De faire l'avance des prix de passage, avec ou sans intérêt, d'hommes désirables et choisis avec soin parmi les ex-militaires de bonne conduite et de bonne constitution,

qui pourraient avoir besoin de ce service d'après les conditions contenues dans leur proposition. (b) De pouvoir, par l'intermédiaire des employés de l'immigration du département de l'Intérieur qui coopéreraient avec les comités et les correspondants de la ligue dans tout le Canada, assurer le remboursement des sommes avancées.

SERVICE DE LA POSTE ENTRE BACK-SHORE ET PICTOU.

M. MACDONALD demande:

1. Des soumissions ont-elles été demandées l'été dernier pour le service des malles entre Back-Shore et Pictou, dans le comté de Pictou? Dans l'affirmative, quels étaient les soumissionnaires et le montant spécifié dans chaque soumission?

2. Le contrat a-t-il été accordé à quelqu'un, et dans ce cas à qui?

3. Si le contrat n'a pas été donné, pour quelle raison?

M. PELLETIER: On a demandé des soumissions qui devaient être remises le 13 septembre, mais elles sont encore à l'étude dans l'intérêt public.

AFFRANCHISSEMENT DES JOURNAUX.

M. LEMIEUX demande:

Le département des Postes a-t-il l'intention d'augmenter les frais de port sur les journaux? Dans l'affirmative, quelle sera cette augmentation.

M. PELLETIER: Les demandes faites par les compagnies de chemins de fer en vue d'obtenir une augmentation de prix, par suite de l'augmentation des expéditions postales qu'elles ont à transporter, ont été soumises à l'examen du département et la Canadian Press Association a discuté avec le ministre des Postes cette question qui sera prise en considération quand tous les faits et les circonstances auront été examinés.

RECRUTEMENT DES IMMIGRANTS.

M. BELAND demande:

1. Le recrutement des immigrants est-il rémunéré? Dans l'affirmative, à quelles classes d'immigrants cette rémunération s'applique-t-elle?

2. Quelle est-elle *per capita*, et pour quels pays?

M. ROCHE:

1. Oui. (a) Ceux qui sont cultivateurs, garçons de ferme, jardiniers, garçons d'écurie, charretiers, manœuvres, ou mineurs et ceux qui ont déclaré leur intention de se livrer à l'agriculture au Canada. (b) Les servantes.

2. Un louis par tête. Le Royaume-Uni, la France, la Belgique, la Suisse, la Hollande, le Denmark, la Suède, la Norvège et l'Islande. $3 par adulte mâle, $2 par adulte femelle, et $1 par tête pour tous les autres immigrants de la même catégorie, envoyés des Etats-Unis par les agents à commission.

M. ROCHE.

LE CANAL DE PANAMA.

M. BELAND demande:

1. Le Gouvernement a-t-il pris quelque décision au sujet des taux à être imposés aux navires américains et étrangers passant par le canal de Panama?

2. Dans la négative, le Gouvernement se propose-t-il de faire certaines représentations à cet égard au gouvernement impérial ou aux autorités américaines?

M. BORDEN:

Le Gouvernement s'est mis en communication avec le ministère des Affaires étrangères et l'ambassadeur anglais à Washington, à ce sujet. Pour le moment, ces communications sont encore confidentielles.

LE COMMERCE DES ANTILLES.

M. BELAND demande:

Quel a été le montant du commerce total durant les six premiers mois de l'année courante,—(a) Entre le Canada et les Indes Occidentales Anglaises? (b) Entre le Canada et les Iles Britanniques? (c) Entre le Canada et les Etats-Unis?

M. REID (Grenville):

Les Indes Occidentales...	$ 7,550,534
Le Royaume-Uni..	145,945,122
Les Etats-Unis...	297,508,766

GRATIFICATIONS AUX VETERANS.

M. BELAND demande:

1. Combien d'applications ont été faites pour le bonus accordé aux vétérans par un statut de la dernière session?

2. Combien dans chacune des provinces respectivement?

3. Combien ont été acceptées par le Conseil de milice?

4. Combien ont reçu le bonus?

M. S. HUGHES:

1. 13,770.

2. Les demandes sont étudiées dans l'ordre où elles sont reçues, et non par provinces ou bataillons.

3. 4,000.

4. 3,900.

LES DIRECTEURS DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. MACLEAN (York) demande:

1. Quel est le représentant du Gouvernement parmi les directeurs du Grand-Tronc-Pacifique?

2. Quelles sont ses attributions, et quelles instructions lui ont été données par le Gouvernement?

3. Quel rapport, s'il y a, a été fait par ce directeur au Gouvernement?

4. Un rapport du revenu et des dépenses du Grand-Tronc-Pacifique a-t-il été soumis au Gouvernement?

5. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est-elle l'un des entrepreneurs chargés de la construction du National-Transcontinental entre Winnipeg et Moncton?

6. Quelle somme a-t-elle été payée à la dite compagnie par la Commission du National-

Transcontinental, à ce jour, à compte de contrats?

7. Quelle somme a-t-elle été dépensée, jusqu'à ce jour, à compte de la construction et de l'équipement du chemin de fer Transcontinental entre Winnipeg et Moncton?

8. Quelle aide a été donnée à ce jour par le Gouvernement à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en versements, prêts et garanties quant à la construction de sa ligne entre Winnipeg et Prince-Rupert?

M. COCHRANE:

1. Jules Hone, Québec.

2. Ses attributions sont celles de tout directeur d'une compagnie de chemin de fer; la seule différence c'est qu'au lieu de représenter un groupes d'actionnaires, il représente le Gouvernement et lui communique les renseignements qu'il croit nécessaires.

3. M. Hone n'a fait aucun rapport écrit depuis qu'il a été nommé, au mois de mai dernier. Par le passé, le directeur qu'il a remplacé, faisait son rapport à la fin de l'exercice financier.

4. Les recettes et les dépenses de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sont soumises tous les mois, par la compagnie, et sont vérifiées par un fonctionnaire du ministère des Chemins de fer.

5. Oui.

6. $15,454,118.29.

7. $125,053,267.53.

8. (a) Versements—en vertu de l'article 5 du marché du 18 février 1904 (annexe au chap. 24 de la loi de 1904).. ..$4,994,416.66

(b) Prêt en vertu du chap. 19 de la loi de 1909.. .. .. $10,000,000.00

(c) Garantie des obligations portant 3 p. 100 d'intérêt autorisées par le chap. 98 de la loi de 1905, annexe "A": obligations vendues £7,2000,000 ou $35,040,000; obligations données en garantie, £2,619,000 ou $12,745,800.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—TERMINUS D'HALIFAX.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. Le ministre des Chemins de fer a-t-il reçu un rapport détaillé des ingénieurs sur l'étendue, la situation et le coût des améliorations projetées du terminus de l'Intercolonial à Halifax, N.-E.?

2. Dans la négative, un tel rapport est-il en voie de préparation, et quand sera-t-il complété?

M. COCHRANE:

1. Non.

2. Le rapport est en voie de préparation et sera terminé le plus tôt possible.

M. MALCOLM G. McLEOD.

M. MACDONALD demande:

1. A quel emploi a été nommé M. Malcolm G. McLeod dans le ministère des Douanes dans la Nouvelle-Ecosse, et quel salaire reçoit-il?

2. A-t-il été nommé permanemment?

M. REID (Grenville):

1. M. Malcolm G. McLeod a été employé comme fonctionnaire spécial pour étudier les demandes de remises de droits et pour se rendre généralement utile, dans le bureau de l'inspecteur en chef des douanes. Son salaire est de $1,500 par année.

2. Il n'a pas été nommé en vertu d'un décret ministériel.

M. JOHN BAILLIE.

M. MACDONALD demande:

1. A quel emploi a été nommé M. John M. Baillie dans le ministère des Douanes à Pictou ou New-Glasgow, et quel salaire reçoit-il?

2. A-t-il été nommé prmanemment?

M. REID (Grenville):

1. John Baillie est employé à titre d'officier de douane temporaire pour aider au travail général du port de New-Glasgow et pour agir comme substitut à d'autres ports et ports secondaires. Son salaire annuel est de $1,200.

2. Il n'a pas été nommé par décret du conseil.

CONSEIL CONSULTATIF DES PECHERIES.

M. SINCLAIR demande:

1. Des mesures ont-elles été prises par le département de la Marine et des Pêcheries aux fins d'installer un conseil consultatif des pêcheries?

2. Comment sera-t-il constitué?

3. Chaque province y sera-t-elle représentée? En tels cas, combien de représentants de chaque province?

4. Des représentants ont-ils été choisis? Dans l'affirmative, quels sont leurs noms?

5. Quelles seront les qualifications nécessaires pour remplir ces fonctions, et comment ces représentants doivent-ils être choisis?

6. Quelles seront les attributions de ce conseil, et durant quelle période de temps ces représentants exerceront-ils leurs fonctions?

7. Quels seront leurs émoluments?

8. Les unions de pêcheurs seront-elles représentées dans ce conseil?

M. HAZEN:

1. Oui.

2. Ce conseil sera composé de représentants des différentes branches de l'industrie de la pêche et de fonctionnaires du département.

3. Toutes les provinces seront représentées, à l'exception d'Ontario et des parties intérieures de Québec:

3 de la Nouvelle-Ecosse,
2 du Nouveau-Brunswick,
1 de l'île du Prince-Edouard,
1 de la région du golfe, Québec,
1 du Manitoba,
1 de la Saskatchewan,
1 de l'Alberta,
1 de la Colombie-Anglaise.

4. Non.

5. On choisira des personnes qui ont une connaissance approfondie de l'industrie

qu'elles seront chargées de représenter. Les membres du conseil seront nommés par le ministre.

6. Leurs attributions consisteront à conseiller le Gouvernement et à le renseigner sur les questions concernant les pêcheries. Ils seront révocables au gré du ministre.

7. Ils recevront $10 par jour, quand ils assisteront aux réunions du conseil ou des comités de ce conseil. Toutes les industries de la pêche seront représentées dans le conseil.

AMENDEMENT A LA LOI DES COMPAGNIES.

M. MURPHY demande:

Le Gouvernement a-t-il l'intention de présenter à nouveau durant la présente session la loi modifiant la loi des compagnies qui est restée parmi les bills du Gouvernement sur lesquels aucune procédure n'a été faite à l'avant-dernière session du Parlement.

M. DOHERTY: Le Gouvernement étudie en ce moment la question de déposer ce projet de loi.

L'INGENIEUR M. W. F. TYE.

*M. MURPHY demande:

1. M. W. F. Tye, ci-devant ingénieur en chef de la compagnie du Pacifique-Canadien, a-t-il été employé par le Gouvernement?

2. Dans l'affirmative, pour quel objet, pendant quel temps, et quelle rémunératoin doit-il recevoir?

3. A-t-il fait des rapports? Dans l'affirmative, quelle est leur date respective?

M. COCHRANE:

1. La commission d'enquête du chemin de fer Transcontinental a retenu les exercices de M. W. F. Tye, ingénieur.

2. Il a été engagé pour examiner certains documents et donner sa déposition concernant ces documents. Il cessera d'être employé, quand il aura donné sa déposition. Il recevra $100 par jour de travail réel; on acquittera, en outre, ses frais de déplacement.

3. Réponse par le n° 2.

LES COMMISSAIRES GUTELIUS ET LYNCH-STAUNTON.

*M. MURPHY demande:

1. Quels montants ont été payés du 1er février 1912 au 1er novembre 1912, à titre de salaires et dépenses respectives des commissaires Gutelius et Lynch-Stanton?

2. Ces commissaires ont-il fait quelques rapports? Dans l'affirmative, à quelles dates?

L'hon. M. COCHRANE:

1 .Sommes payées du 1er février 1912 au 1er novembre 1912, comme a po ntements et frais de déplacement aux commissaires Gutelius et Lynch-Staunton respectivement:

	Appointements.	Dépenses.	Total.
F. P. Gutelius	$15,990.00	$903.03	$16,883.03
G. Lynch-Staunton	10,335.00	459.25	10,794.25

2. Nul rapport n'a encore été reçu.

M. HAZEN.

AUTORISATION DES COMPAGNIES.

M. MURPHY demande:

1. Le Gouvernement ou aucun de ses membres a-t-il promis à l'un ou l'autre des gouvernements provinciaux, ou à aucun de ses membres, ou à qui que ce soit agissant en leur nom, que la cause actuellement pendante devant la cour Suprême du Canada, à l'effet de définir les juridictions respectives du Canada et des provinces, quant à l'incorporation des compagnies, sera retirée?

2. Le Gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures en vue d'en arriver à une prompte solution des questions en litige en la matière?

3. Dans la négative, quelle est l'attitude que prendra le Gouvernement à l'égard de la juridiction fédérale en ce qui concerne l'incorporation des compagnies?

L'hon. M. DOHERTY:

1. Non. Les provinces ont représenté qu'elles désiraient soumettre des questions supplémentaires, ou modifier celles déjà connues; l'argumentation a été remise aux premiers jours des séances de la cour suprême au terme de février, afin de permettre aux provinces de soumettre leurs représentations et de donner aux juges tout le temps dont ils peuvent avoir besoin pour étudier ces plaidoieries et décider, une fois pour toutes, cette question importante.

2. Le Gouvernement a l'intention de sousoumettre sa plaidoierie au terme de février de cette cour.

ENTREPRISE POSTALE DE LINWOOD.

M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

1. Quel est l'entrepreneur du transport des malles entre Linwood Station et le bureau de poste de Linwood?

2. Quel prix reçoit-il?

3. Quand expire son contrat?

4. Se propose-t-on de renouveler ce contrat au même prix?

5. Dans la négative, des soumissions seront-elles demandées avant l'expiration du contrat actuel?

M. PELLETIER:

1. H. D. Coste.

2. $96 par année.

3. 31 décembre 1912.

4 et 5. Autorisation a été donnée le 31 août 1912 de conclure une nouvelle convention datant du 1er janvier 1913 avec D. Delory au même prix de $96 par année.

CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN —EMISSION D'ACTIONS COMMUNES.

M. MACLEAN (York) demande:

1. La compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien a-t-elle, depuis le 1er janvier 1912, demandé au Gouvernement de passer un décret du conseil sanctionnant une émission de stock ordinaire sous l'empire de la loi du chemin de fer du Pacifique-Canadien, 1892?

2. Des communications ont-elles eu lieu entre ladite compagnie ou quelqu'un de ses officiers et le Gouvernement ou quelqu'un de ses

membres touchant une augmentation du capital de ladite compagnie, depuis le 1er janvier 1912?

3. Depuis le 1er janvier 1912, le Gouverneur en conseil a-t-il reçu de la susdite compagnie une demande ou pétition demandant qu'un projet d'émission de capital-actions soit approuvé par ledit Gouverneur en conseil?

4. Cette demande a-t-elle été sanctionnée par le Gouverneur général en conseil?

5. La susdite compagnie a-t-elle augmenté son capital en émettant du stock ordinaire sans le consentement du Gouverneur général, après l'envoi de sa dite demande ou pétition?

6. Ladite compagnie a-t-elle émis du stock ordinaire hors la connaissance et sans le consentement du Gouvernement?

7. Le Gouvernement ou quelqu'un de ses membres a-t-il communiqué avec ladite compagnie ou quelqu'un de ses officiers, contre l'envoi de ladite demande ou pétition?

8. Quand le Gouvernement déposera-t-il sur la table de la Chambre copie de toute correspondance, pétitions, ordres et procédures se rapportant aux questions qui précèdent?

M. WHITE:

1. Oui.

2. Oui. Au mois d'août 1912 la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a présenté une requête demandant que le Gouverneur général, siégeant en conseil de ses ministres autorisait l'augmentation au pair, jusqu'à concurrence de $75,000,000, du capital représentant la valeur des actions ordinaires de la compagnie.

3. Oui. Une lettre portant la date du 13 août 1912 a été adressée par le président de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique au très honorable premier ministre.

4. Non.

5. Cette compagnie de chemin de fer a, dit-on, augmenté le capital de ses actions ordinaires jusqu'au montant de $60,000,000 au pair, conformément aux dispositions de l'article 2 du chapitre 35 des statuts 55-56 Victoria.

6. Le Gouvernement a été informé de l'intention de la compagnie de faire l'augmentation indiquée au 5e alinéa de la question.

7. Le président de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a informé de vive voix le Gouvernement de l'intention qu'avait la compagnie d'émettre pour $60,000,000 d'actions tel qu'on l'indique à l'alinéa 5 en outre des $75,000,000 dont il est parlé à l'article 2.

8. Je les dépose.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Extrait des minutes d'une assemblée du Bureau des directeurs de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, dûment convoquée et tenue au bureau principal de la compagnie à Montréal, le lundi, 12 août 1912.

La question de l'opportunité d'augmenter le capital-actions ordinaire de la compagnie ayant été longuement débattue, le président a soumis la résolution suivante se rapportant à cette question et qui fut adoptée, savoir:

Attendu que le capital-actions ordinaire autorisé de cette compagnie est à cette date de $200,000,000, divisé en 2,000,000 actions représentant au pair et à leur face $100 chacune;

Attendu que conformément à la disposition 3 du statut 55-56 Victoria, chap. 35 du Canada, la compagnie, étant duement autorisée à cette fin par ses actionnaires à une assemblée spéciale dûment convoquée à ce propos, peut de temps à autre augmenter son capital-actions à toute fin pour laquelle la compagnie peut avoir besoin de nouveaux capitaux, jusqu'à tel montant et en tels temps que les actionnaires à toute telle assemblée peuvent arrêter, telle émission devant d'abord être approuvée par le Gouverneur siégeant en conseil de ses ministres;

Et attendu que la compagnie a besoin de temps à autre de nouveaux capitaux pour les fins de son entreprise et qu'il est désirable qu'on augmente le montant dudit captial-actions ordinaire autorisé jusqu'à $275,000,000, ce qui représente une augmentation de $75,000,000.

Il est en conséquence résolu ce qui suit, savoir:

Qu'il est de l'intérêt de la compagnie que le capital-actions ordinaire de la compagnie soit porté de $200,000,000, à un montant n'excédant pas $275,000,000, divisé en parts de $100 chacune ou son équivalent en argent sterling de la Grande-Bretagne, lesquelles seront émises et vendues pour les fins de cette entreprise tel qu'il peut être arrêté par résolution des actionnaires de la compagnie;

Que le président de la compagnie soit et est par les présentes autorisé à présenter une requête au nom de la compagnie au Gouverneur siégeant en conseil de ses ministres, à l'effet de faire dûment approuver ladite augmentation projetée de capital-actions.

Certifié extrait authentique,
(Signé) W. B. BAKER,
Secrétaire.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Montréal, le 13 août 1912.

Cher monsieur,—La dernière émission des actions communes de la compagnie dont le versement final sera acquitté au cours des deux prochains mois, dépasse le montant autorisé par le décret en conseil du 17 août 1908, pour les fins ordinaires de la compagnie; les revenus suffiront à peine à acquitter les dépenses déjà encourues et qu'elle encourra au cours des prochains mois par suite des travaux qu'elle fait présentement exécuter. Le chiffre énorme des dépenses que la compagnie assume pour faire toutes les améliorations possibles nécessitées par le besoin toujours croissant de moyens de transport par tout le pays; construction d'installations terminales, création de cours à wagons, construction de voies d'évitement, de remises, tous ouvrages qui ont été terminés il y a trois ou quatre ans et qui devraient, croyait-on alors, répondre aux besoins qui pourraient s'en faire sentir d'ici à plusieurs années à venir, est tout à fait insuffisant; la perspective d'une augmentation continue du nombre des immigrants et celle non moins réelle de la production et du commerce du pays, démontre jusqu'à l'évidence que pour éviter tout encombrement sérieux et nuisible, il faut augmenter les avan-

tages qu'on doit trouver à presque tous les points importants du réseau, par le prolongement de la double voie jusqu'au littoral du Pacifique et par l'amélioration continue de l'outillage et cela, aussi rapidement que les circonstances peuvent le permettre.

Un pourcentage de l'argent requis pour toutes ces fins sera retenu de l'excédent des recettes et d'autres sources, mais il va sans dire que l'émission et la vente des actions ordinaires de la compagnie devront fournir la plus grande partie du montant nécessaire.

Les directeurs tiennent à signaler aux actionnaires la nécessaité de porter à $75,000,000 le chiffre du capital-actions ordinaires autorisé, en observant, toutefois, les dispositions du chapitre 35 du statut 55, 56 Vict., qui exigent que tout cela soit soumis à l'approbation du Gouverneur siégeant en conseil de ses ministres, tel capital supplémentaire, quand autorisé, devant être émis en tels montants et à tels temps qu'il peut être nécessaire ou désirable pour les fins de la compagnie.

Ci-inclus veuillez trouver une copie certifiée de la résolution que le bureau des directeurs a adoptée à son assemblée du 12 août 1912, qui pourvoit au projet d'augmenter le capital-actions et qui sanctionne cette requête. Je me permets de demander que le projet d'augmenter le capital-actions de cette compagnie soit approuvé par un arrêté du conseil qui contiendra exactement les conditions et restrictions qu'on trouve dans le décret du conseil qui porte la date du 17 août 1908.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre tout dévoué serviteur,

(Signé): T. SHAUGHNESSY,
Président.

Au très honorable R. L. Borden, C. R.,
Premier ministre,
Ottawa.

Cher monsieur,—M. Wanklyn m'a remis aujourd'hui votre lettre du 13 courant ainsi que celle adressée au premier ministre contenant une copie certifiée de résolution adoptée par votre bureau de direction à son assemblée tenue le 12 courant, ainsi que la demande que l'augmentation projetée du capital-actions soit approuvée par un décret du conseil. Le ministre des Finances est absent dans le moment, mais j'espère qu'il sera de retour lundi prochain et dès son arrivée je soumettrai la question à l'étude du conseil des ministres, ainsi que vous me demandez de le faire.

Croyez-moi, votre bien dévoué,

(Signé): GEORGE H. PERLEY.

A sir Thomas Shaughnessy,
Chemin de fer Pacifique-Canadien,
Montréal (P.Q.),

ITINERAIRES DE LA POSTE RURALE.

M. ROSS demande:

1. Quels parcours de livraison postale rurale ont été établis par l'administration actuelle dans Lambton-est, Middlesex-nord et Middlesex-ouest?

2. Quelle est la longueur de chaque parcours, quel est le salaire de chaque courrier?

M. PELLETIER:

Nom de l'itinéraire.	Longueur de l'itinéraire (milles par tournée).	Payé annuellement au courrier.
Circonscription de Lambton-est—		
Alvinston, itinéraire spécial sud-ouest	14¾	$268.18
Alvinston-Napier	19	575.00
Alvinston-Tancreed	12½	250.00
Petrolea, itinéraire spécial sud-est	25	800.00
Petrolea, itinéraire spécial nord-ouest	18	600.00
Petrolea, itinéraire spécial est	18	599.00
Oil-Springs, itinéraire spécial sud-ouest	24	800.00
Oil-Springs, itinéraire spécial sud-est	27	870.00
Circonscription de Middlesex-nord—		
Park-Hill, itinéraire spécial	13½	250.00
Brinsley, itinéraire spécial, n° 1	24	575.00
Kerwood, itinéraire spécial, n° 2	15½	350.00
Kerwood, itinéraire spécial, n° 1 (prolongement)	5¼	72.91
Circonscription de Middlesex-ouest—		
Glencoe, itinéraire spécial, n° 2 (prolongement)	6¾	189.84
Glencoe, itinéraire spécial, n° 1 (prolongement)	6¼	292.10
Ekfrid, itinéraire spécial, n° 4	8	250.00
Muncey, itinéraire spécial, n° 3	11	239.00
Southwold-Station, itinéraire spécial, n° 1	4½	124.00

IMMIGRATION EN 1911-12.

M. LEMIEUX demande:

1. Quel est le nombre total des immigrants arrivés en Canada au cours de l'année 1911-12?

2. Quel était leur pays d'origine, et dans quelles provinces se sont-ils établis?

M. WHITE.

M. ROCHE:

1. 354,237.

2. Anglais 138,121
Sud-Africains 144
Australiens 184
Austro-Hongrois 21,651

Belges	1,601
Bulgares	3,295
Chinois	6,247
Hollandais	1,077
Français	2,094
Allemands	4,664
Antillais	393
Grecs	693
Israélites	5,322
Italiens	7,590
Japonais	765
Terreneuviens	2,598
Néo-Zélandais	61
Portugais	6
Polonais	5,060
Perses	19
Roumains	793
*Russes, N.D.A	9,805
Finlandais	1,646
Doukhobors	24
Espagnols	191
Suisses	230
Serbes	209
Danois	628
Islandais	205
Suédois	2,394
Norvégiens	1,692
*Turcs, N.D.A	632
Arméniens	60
Syriens	144
Arabes	2
Nègres	138
Hindous	3
Mexicains	3
Des Etats-Unis	133,853
Etablis dans les Provinces maritimes	15,973
Etablis dans Québec	50,602
" " Ontario	100,227
" " le Manitoba	43,477
" " la Saskatchewan	46,158
" " l'Alberta	45,957
" " la Colombie-Anglaise	51,843

*N.D.A. Non désignés ailleurs.

L'INTERDICTION DU BETAIL CANADIEN.

M. LEMIEUX demande:

Doit-on admettre comme vraie la déclaration transmise par câble, il y a quelques jours, aux journaux canadiens, à l'effet que l'embargo sur le bétail serait bientôt levé en ce qui concerne le Canada?

M. BURRELL: Quand la dépêche en question parut dans les journaux canadiens, le Gouvernement se mit en communication avec le haut commissaire du Canada à Londres pour savoir ce qu'elle avait de vrai. Le haut commissaire lui apprit que la députation mentionnée dans la dépêche ne se rattachait qu'à la restriction de l'importation en Angleterre du bétail d'engraissement de l'Irlande, restriction imposée à la suite de l'éclosion d'une épidémie de flèvre aphteuse en Irlande, et que la question du bétail canadien en reste pour ainsi dire toujours au même point.

IMPORTATIONS DE CIMENT.

M. NESBITT demande:

1. Quelle proportion des droits sur le ciment a été remise en 1912?

2. Pendant combien de temps cette remise a-t-elle été en opération?

4. Quelle quantité de ciment a été importée pendant la durée de ladite remise de droits?

4. Quelle quantité de ciment a été importée pendant la période correspondante en 1911?

M. REID (Grenville):

1. Il a été fait une remise de la moitié du droit.

2. La remise était applicable au ciment importé après le 11 juin 1912 et avant le 1er décembre de la même année.

3. De juin à octobre 1912, inclusivement, il s'est importé 3,466,435 quintaux de ciment dont la valeur était estimée à $1,332,240.

4. De juin à octobre 1911, inclusivement, il s'était importé 1,573,548 quintaux de ciment dont la valeur était estimée à $560,-559.

EXPORTATION DE BETAIL AUX ETATS-UNIS.

M. ROSS demande:

1. Au cours des mois de juin, juillet, août, septembre et octobre 1912, combien de têtes de bétail ont été exportées du Canada aux Etats-Unis? Quelle en a été la valeur?

2. Durant la même période, à quel chiffre s'est élevé le nombre de ces animaux exportés du comté de Middlesex? Quelle en a été la valeur?

M. REID (Grenville):

1. 5,489 têtes. Valeur, 290,765.

2. On ne saurait, en se basant sur les bulletins de la douane, dire combien il s'est exporté de têtes de bétail provenant du comté de Middlesex au cours de la période mentionnée, vu que le lieu de provenance du bétail n'est pas indiqué dans la déclaration à la sortie.

LE DRAGUEUR "INDUSTRY".

M. BENNETT (Simcoe) demande:

1. L'Etat possède-t-il une drague nommée "Industry"?

2. Quand, où et de qui cette drague a-t--elle été achetée?

3. A-t-elle été achetée à vente privée, à l'encan ou comment?

4. Quel a été le prix d'achat, y compris les frais de déplacement, s'il y a?

5. Qui était ministre des Travaux publics à l'époque de l'achat de cette drague?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. a) Le 3 septembre 1908; b) à Messina (N.-Y.); c) de James K. Philips.

3. A vente à l'amiable.

4. Coût du dragueur y compris un chaland en acier d'une capacité de 500 verges.... $157,378.78
Droit acquitté 39,351.85
Frais judicaires 150.00
Remorquage jusqu'à Cornwall 5,000.00
Ancre nouvelle 160.00
Chaudière nouvelle 9,300.00
Pièces de rechange 8,342.29
Réparation du chaland.. .. 4,307,.92

$223,990.84

5. L'honorable William Pugsley.

LES VETERANS DE L'INVASION FENIANE.

M. SHARPE (Ontario) demande:

1. Combien de demandes ont été reçues pour la prime de $100, tel que prescrit par la loi de la dernière session concernant les vétérans qui ont servi lors de l'invasion fénienne?
2. De quelle manière dispose-t-on de ces demandes?
3. Quel nombre a été réglé?
4. Dans quel temps pense-t-on pouvoir régler celles de ces demandes qui ne sont pas contestées?

M. HUGHES (Victoria-et-Haliburton):

1. 13,770.
2. Dans l'ordre où on les a reçues.
3. Accordées 4,000
Rejetées et réclamations à examiner 2,000

6,000

4. Au fur et à mesure qu'une demande est jugée satisfaisante, elle est accordée, et peu de temps après un bon est émis pour l'ayant-droit.

MLLE DEVEREUX, INSTITUTRICE.

M. KYTE demande:

1. Des accusations ont-elles été portées contre Charlotte Devereux, institutrice, en charge de l'école sauvage de Salmon-River, comté de Richmond, N.-E.?
2. Quelque document a-t-il été reçu, demandant la révocation de Mlle Devereux?
3. Par qui les accusations ont-elles été formulées, et de qui a été reçue la demande de renvoi?

M. ROCHE:

1et 2. D'après les renseignements fournis au ministère, les services de Mlle Devereaux n'étaient pas satisfaisants et l'on demandait qu'elle ne fût pas rengagée.

3. On a reçu des lettres de M. J. A. Gillies, C.R., de Sydney (Cap-Breton), ainsi qu'un rapport de l'agent.

BUREAU DE POSTE A MAISONNEUVE.

M. VERVILLE demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire construire un bureau de poste dans la ville de Maisonneuve, Montréal?
2. Des soumissions, basées sur les plans approuvés par le département, ont-elles été cancellées? Dans l'affirmative, quel est le nom de chaque soumissionnaire et le montant spécifié dans chaque soumission?
3. Si le Gouvernement se propose de procéder avec ses travaux, quand des soumissions seront-elles demandées de nouveau?

M. ROGERS:

1. Oui.
2. a) Oui.
b) A. Gratton..... $72,180
Fournelle (à resp. lim.).. 76,900
J. Trudel et Cie..... 84,796
Harris Construction.. .. 93,000
3. Dès que les plans convenables auront été préparés pour le nouvel emplacement.

VENTE DES TERRES FEDERALES.

M. NEELY demande:

1. Depuis le 1er octobre 1912, quelles sont les terres de la couronne qui ont été vendues, non compris les homesteads en préemption ou acquis, ni les terres des écoles?
2. A qui et à quels prix ces terres ont-elles été vendues?
3. Quel mode a été suivi pour la vente, soumission, encan public ou autrement?
4. Quelles négociations, s'il y a, sont-elles entamées actuellement en vue de nouvelles ventes; avec qui ces négociations ont-elles lieu, et à quel prix par acre?

M. ROCHE:

1 et 2:

Terres vendues.	Acquéreurs.	Prix par acre.
Lot 71 Baie-Saint-Paul (Man.)..	Ambroise Lécuyer..	1 00
¼ N.-E. 1-16-11 à l'O. du 3e..	Peter Neufeld	5 00
¼ N.-E. 28-53-2 à l'O. du 4e..	Patrick Gervais..	3 00
½ O. de 33-30-13 à l'O. du 3e	Enock L. Robert..	3 00
½ E. de 12-42-20 à l'O. du 4e..	Gustave A. Sahlin..	3 00
½ N. de 33-8-30 à l'O. du 2e..	Lewis H. Walton..	3 00
¼ S.-O. de 2-45-17 à l'O. du 4e..	F. Scholes..	3 00
¼ N.-O. de 34-66-22 à l'O. du 4e..	Fredk E. Maroney	3 00
¼ S.-E. de 3-49-28 à l'O. du 4e..	Wm D. Fleet..	3 00
¼ N.O. de 3-33-20 à l'O. du 3e..	G. T. P. Railway Company..	3 00
Lot 41 21-10 à l'ouest du méridien principal..	Myles McDonald..	3 00
¼ N.-E. de 14-6-3 à l'O. du 5e..	Lionel Ed. Drake..	3 00
¼ N.-O. de 14-30-20 à l'O. du 4e..	Canadien Northern Railway Company..	3 00
¼ S.-E. de 21-59-2 à l'O. 5e.. .. .. (Au nord de la rivière.)	George B. Ashley..	3 00
½ E. de la ½ E. du ¼ S.-E. de 28-57-27 à l'O du 4e.	Marion B. Grantsenberg..	3 00
¼ N.-E. de 5-6-12 à l'O. du 2e	Canadian Northern Railway Company..	3 00

M. ROGERS.

Terres vendues.	Acquéreurs.	Prix. par acre.
¼ S.-E. de 13-34-21 à l'O. du 4e	Canadian Northern Railway Company	3 00
¼ S.-E. de 6-13-6 à l'O. du 4e	Redcliff Brick and Coal Co.	3 00
¼ S.-O. de 23-30-20 à l'O. du 4e	Canadian Northern Railway Company	3 00
½ O. du ¼ S.-E. de 19-80-4 à l'O. du 6e	Fredk E. Maroney	3 00
¼ N.-E. de 34-27-4 à l'O. du 4e	Canadian Northern Railway Company	3 00
½ S. de 1-47a-24 à l'O. du 2e	Edmond W. Eede	3 00
Lot de parc F. F. F. St-André, M	Duncan McRae	15 00
½ S.-E. de 35-18-18 à l'O. du 3e	Canadian Pacific Railway Company	3 00
½ S. de 18-31-7 à l'O. du 2e	Nicholas Petreszen	3 00
½ O. de 16-56-16 à l'O. du 5e	Herman Lebke	3 00
¼ N.-E. de 29-13 (I.P.-E.)	John Haig et Ed. H. Dennest	6 00
Partie du lot 39, Spirit-River Settlement	Wm S. O. English	3 00
¼ N.-O. de 20-41-18 à l'O. du 4e	Canadian Northern Railway Company	3 00
½ O. de 17-31-14 à l'O. du 3e	Jas Spiers	3 00
¼ N.-E. de 14-48-24a à l'O. du 2e	Daniel C. Ellison	3 00
½ N. de 23-6-27 à l'O. du 2e	A. D. McLean	3 00
¼ S.-O. de 3-9-28 à l'O. du 2e	Herbert H. MacDonald	3 00
Frs L.S. 10 et 15 de Sec. 12-52-27 à l'O. du 3e	H. P. Adomitt	3 00
¼ S.-O. de 13-58-18 à l'O. du 4e	Wasyl Demoszyn	5 00
½ S. du ¼ N.-O. 34-57-9 à l'O. du 4e	Omer Massicotte	6 00
½ N. du ¼ N.-E. 9-8-5 à l'O. du 5e	Geo. Hy. Bradley	3 00
¼ S.-O. de 22-12-5 à l'O. du 3e	J. B. Quesnell	3 00
¼ S.-O. de 15-22-5 à l'O. du 4e	A. E. Forester	3 00
¼ S.-E. de 27-31-7 à l'O. du 5e	Samuel W. Gamble	3 00
¼ N.-O. de 2-54-20 à l'O. du 3e	Peter J. Rollings	3 00
¼ N.-O. de 6-47-16 à l'O. du 3e	A. E. Rotsey	3 00
¼ N.-E. de 10-68-16 à l'O. du 4e	Isidore Plamondin	3 00
¼ S.-O. de 2-59-11 à l'O. du 4e	Wm. Dewey	3 00
¼ S.-E. de 24-72-8 à l'O. du 6e	Léonard Kouschak	3 00
¼ S.-E. de 20-49-25 à l'O. du 2e	Alcandre Marleau	3 00
½ S.-O. de 9-33-10 à l'O. du 2e	Edward Bull	3 00
Lot 73, Baie-Saint-Paul (Man.)	John Cameron	6 00
¼ S.-E. de 33-15-7 à l'O. du 3e	Reo R. Arnsdorf	1 00
¼ N.-O. de 16-9-18 à l'O. du 3e	John Richardson	3 00
¼ N.-E. de 3-10-28 à l'O. du 2e	Edmund Lenhard	3 00
¼ N.-O. de 31-13-17 à l'O. du 3e	Melbourn J. Boyd	3 00
¼ N.-O. de 36-28-18 à l'O. du 1er	Andrew Olson	3 00
¼ S.-E. de 20-49-25 à l'O. du 2e	John Vald	10 00
¼ S.-E. de 14-50-6 à l'O. du 5e	C. S. MacLeod	4 00
½ S.-O. de 34-71-2 à l'O. du 6e	Wasyl Klobiczka	3 00
¼ S.-O. de 32-39-15 à l'O. du 2e	M. A. Osterbery	4 00
¼ N.-E. de 34-54-6 à l'O. du 4e	Jas. Attfield	3 00
¼ N.-E. de 36-50-27 à l'O. du 2e	Stuart Kemp	3 00
¼ N.-O. de 24-12-26 à l'O. du 1er	Chas. Brodman	3 00
¼ N.-E. de 24-72-7 à l'O. du 6e	Edwin Gully	3 00
½ S. du ¼ S.-E. 13-72-7 à l'O. du 6e	J. B. Thompson	3 00
½ N. du ¼ S.-E. 13-72-7 à l'O. du 6e	W. A. Thompson	3 00
¼ S.-O. de 34-71-2 à l'O du 6e	R. A. Sprague	3 00
¼ N.-O. de 10-8-4 à l'O. du 5e	D. C. Drain	3 00
Sect. inf. 5-16-52-2 à l'O. du 5e	Ivan Sabadashko	3 00
Sect. inf. 5-16-52-2 à l'O. du 5e	Erick E. Linquist	3 00
½ N. de la sect. inf. I. 34-19-17 à l'O. du 6e	Robert H. Hollis	5 00
Lots 9, 10, 11, Blc 5, T. Yale	Theresa N. Richards	50 00
Lots 7, 10, Blc 7 T. Yale	Wm King Gwyer (chacun)	17 50
Lot 19, N. de la 25e rue, emplacement de ville de Battleford	Emilien Bélanger (pour lot)	30 00
Lot 20, Blc 6, Lloydminster	Thos. Beveridge (pour lot)	50 00
½ N. et ¼ S.-O. de 23-14-13 à l'O. du 4e	Robert Nelson	3 00

3. Par vente de gré à gré; ni par soumissions ni à l'enchère.

4. Aucune.

REMANIEMENT DE LA CARTE ELECTORALE.

M. NEELY demande:

Le Gouvernement se propose-t-il de présenter au cours de la présente session une mesure relative au remaniement des collèges électoraux? Dans la négative, quelle en est la raison?

M. BORDEN: Non, parce qu'il sera plus commode et plus opportun de déposer le projet de loi à la prochaine session, lorsque les renseignements seront plus accessibles et lorsqu'on pourra accorder plus d'attention à des dispositions de cette importance.

LES INSPECTEURS DE HOMESTEADS.

M. MARTIN demande:

1. Quels étaient le nombre et les noms des inspecteurs de homesteads dans la province de la Saskatchewan au 21 septembre 1911?

2. Quels étaient le nombre et les noms des inspecteurs de homesteads dans la province de la Saskatchewan au 1er juillet 1912?

3. Au 21 septembre 1911, combien d'inspecteurs de homesteads relevaient-ils du bureau des terres de Régina?

4. Combien au 1er juillet 1912?

M. ROCHE:

1. 32. D. McLeod, A. McLeod, M. B. Budgeon, Jas. Moffat, L. Duggan, W. F. Nichol, D. J. McCarthy, G. H. Clouston, G. G. Smith, Wm. Milburn, Ed. Oliver, J. T. Dodds, R. P. Pentland, Alex. Skene, F. Kennedy, C. Sutton, L. C. Porteous, Alfred Nurse, Gordon Macdonald, A. J. Blackwell, I. S. Dose, T. J. Cunningham, A. Link, S. H. Simmons, A. W. Brook, E. D. Gowan, E. Robinson, Adam Baptie, W. A. Robertson, John B. Green, Frank Whiteside, Joshua Fletcher.

2. 28. J. C. deBalinhard, R. J. M. Parker, Geo. McGowan, Thos. L. Sutherland, Sinclair Snell, Arthur Smyth, Wm. Morrison, Daniel Anderson, A. Dewar, Wm. Rathwell, J. Mines, R. R. Miller, W. H. Errott, H. L. Bowyer, A. E. Sparshatt, Wm. Shields, Thos. Hunter, A. C. Sipes, P. R. Brandt, Jas. Balfour, C. J. Oulette, Wm. K. Walker, F. M. Collins, J. G. Johnston, W. S. Jones, Geo. Dickson, R. G. Mackey, Peter McLaren.

3. Deux.

4. Quatre.

QUARANTAINE DE LA GROSSE-ILE.

M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour la construction du phare de la Grosse-Ile de Kamouraska?

2. Quels sont les noms des soumissionnaires, et le montant de leur soumission respective?

3. D'autres soumissions avaient-elles été demandées avant le mois de mai 1912, et, dans l'affirmative,, quels étaient les noms des soumissionnaires, et le montant de leur soumission respective?

4. Pourquoi le contrat n'a-t-il pas été accordé lors des premières soumissions, et qui a demandé ou recommandé que tel contrat ne soit pas alors accordé?

M. HAZEN:

1, 2 et 3. Oui. Le département a demandé d'envoyer des soumissions jusqu'à midi le 1er avril 1912. Il a reçu les trois soumissions suivantes dont aucune n'a été acceptée:

Lachance et fils, entrepreneurs, Fraserville-Station (P. Q.), $3,975.

J. B. P. Tremblay, Kamouraska (P.Q.), $4,300.

L. Laplante et N. Laplante, Saint-Germain (P. Q.), $5,225.

Le département a demandé d'envoyer d'autres soumissions jusqu'à midi le 26 août 1912. Il a reçu les quatre soumissions suivantes dont la plus basse a été acceptée:

Lachance et fils, Fraserville-Station, Témiscouata (P. Q.), $4,375.

M. MARTIN.

Chrysostôme Levesque, Sainte-Hélène (P. Q.), $4,800.

Léonce Laplante et Noël Laplante, Saint-Germain (P. Q.), $4,900.

J. B. P. Tremblay, Kamouraska (P. Q.), $5,300.

4. Il a été jugé nécessaire de faire des changements dans les plans et devis, et, conséquemment, en justice pour toutes les parties, le département a décidé de demander de nouvelles soumissions.

AVOCAT DE LA COMMISSION DU PORT DE QUEBEC.

M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

1. Qui est l'avocat ou l'aviseur légal des commissaires du havre de Québec?

2. Cet avocat ou aviseur légal est-il nommé par le Gouvernement, ou sur la recommandation du Gouvernement?

3. Des demandes ont-elles été adressées au Gouvernement ou à quelque membre du Gouvernement, depuis le 21 septembre 1911, par des avocats de la cité de Québec, relativement à cette position, et quels sont les noms desdits avocats?

M. HAZEN:

1. Monsieur Gustavus Stuart, C.R.

2. Non. Il est nommé par la commission du port.

3. Non.

MAITRE DE POSTE DE TERREBONNE.

M. SEGUIN demande:

1. Quel est le nom du maître de poste actuel de Terrebonne?

2. Qui a recommandé sa nomination?

3. Quel salaire devra-t-il recevoir pour ses services?

4. Quels sont les motifs de la destitution de M. Rodrigue Deschambault?

5. Combien de temps M. Deschambault a-t-il agi comme maître de poste de Terrebonne?

6. Y a-t-il eu enquête avant sa destitution?

7. Qui a demandé sa destitution?

8. L'honorable ministre des Postes a-t-il reçu des protestations ou remarques quelconques de la part de citoyens de Terrebonne au sujet de cette destitution?

9. Quels sont les noms des personnes qui ont ainsi manifesté leur appréciation au sujet du changement de titulaire comme maître de poste de Terrebonne?

M. PELLETIER:

1. Joseph Archambault, nommé par le ministre des Postes.

2. Il varie d'année en année suivant les recettes du bureau de poste.

3. Monsieur Archambault ayant été renvoyé en 1897, le ministre des Postes actuel l'a réinstallé dans ses fonctions. M. Deschambault était directeur de la poste depuis le 1er juin 1897.

4. Il n'y a pas besoin d'enquête pour réinstaller un directeur de la poste qui a été renvoyé.

5. Non.

6. Tout a été fait sous l'autorité du ministre des Postes.

EMBARGO SUR LE BETAIL CANADIEN.

M. BICKERDIKE demande:

Le Gouvernement en est-il venu à une entente avec les autorités impériales au sujet de la levée de l'embargo sur les bestiaux canadiens?

M. BURRELL: Non.

POSTE DE SOLLICITEUR GENERAL.

M. MACDONALD demande:

1. Le poste de solliciteur général est-il encore vacant?
2. Dans l'affirmative, quand le Gouvernement se propose-t-il de le remplir?
3. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'abolir cette charge?

M. BORDEN:
1. Oui.
2. A l'étude.
3. La question n'a pas été étudiée.

FONCTIONNAIRES D'IMMIGRATION A MONTREAL.

M. LEMIEUX demande:

1. Quels sont les médecins attachés au bureau d'immigration de Montréal?
2. Quand ont-ils été nommés, et par qui recommandés?
3. Quel est leur traitement respectif?

M. ROCHE:
1. Dr. A. D. Stewart, Dr. R. D. Gurd, et Dr. G. E. Beauchamp.
2. Dr Stewart, 15 juillet 1903; Dr Gurd, 24 avril 1907; Dr Beauchamp, 16 juillet 1912.
3. Dr. Stewart, $1,600.00 par année; Dr. Gurd, 1,500.00 par année; Dr. Beauchamp, $1,500.00 par année.

Note: Il n'y a pas de réponse à la question "par qui recommandé", vu que nous n'avons pas ce renseignement au département de l'immigration.

M. CARVELL demande:

1. M. Eugène Sévigny est-il encore employé au bureau d'immigration à Montréal?
2. Dans l'affirmative, quel est son salaire? Ce salaire a-t-il été augmenté?
3. A-t-il été recommandé par M. Albert Sévigny, M.P.?

M. ROCHE:
1. Oui
2. $2,000 par année. Augmenté à ce chiffre le 1er septembre 1912.
3. —

SERVICE POSTAL DE SAINT-BASILE.

M. DELISLE demande:

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour le transport des malles entre le bureau de poste Saint-Basile (village) et la gare, comté de Portneuf?
2. Si oui, quel est le nom des soumissionnaires?
3. Quel est le chiffre de chaque soumission?
4. A quel soumissionaire le contrat a-t-il été donné?
5. Le contrat a-t-il été accordé au plus bas soumissionnaire?

M. PELLETIER:
1. Oui.
2. Eugène Delisle, $250.00 par année; Nap. Germain, $500.00 par année; Elzéar Hardy, $400.00 par année; A. Thibeaudeau, $300.00 par année.
3. Le transport a été accordé à N. Germain pour la somme de $348.00 par année, le même prix qu'auparavant, les autres soumissionnaires n'offrant pas les garanties suffisantes de service efficace.

SERVICE POSTAL DE NEUVILLE.

M. DELISLE demande:

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour le transport des malles entre le bureau de poste Neuville (village) et la gare, comté de Portneuf?
2. Si oui, quel est le nom des soumissionnaires?
3. Quel est le chiffre de chaque soumission?
4. A quel soumissionnaire le contrat a-t-il été donné?
5. Le contrat a-t-il été accordé au plus bas soumissionnaire?

M. PELLETIER:
1. Oui.
2. B. Bureau, $200.00 par année; Israël Hamel, $187.80 par année; Fortunat Belleau, $200.00 par année, réduit à $180.00 par année; Joseph Langlois, $200.00 par année.
3. Le transport a été accordé à F. Belleau à $180.00 par année. H. Béland, le courrier précédent, offrait de faire le transport pour $140.00 par année, mais il était l'homme dont les services devaient prendre fin.

FONCTIONNAIRES DE DOUANE A NOYAN.

M. KAY demande:

1. Combien de personnes sont actuellement à l'emploi du Gouvernement au port de Noyan, comté de Missisquoi? Quels sont leurs noms et à quelle nationalité appartiennent-elles?
2. En octobre 1911, combien y avait-il d'employés à ce port et quelle était leur nationalité respective? Combien de ces personnes sont-elles encore au service du Gouvernement, et à quelle date ont été nommées celles dont l'emploi dure encore?

M. REID (Grenville):
1. Il y a présentement cinq fonctionnaires employés au poste secondaire à Noyan, comté de Missisquoi, savoir:

William Matthew Jameson, Canadien
Frank Tuttle Derick, Anglais;
Everett Griggs Fadden, Anglais;
Rodney Calvin Derick, Anglais;
Ray Léon Derick, Anglais.

2. Quatre fonctionnaires étaient employés à ce poste secondaire au mois d'octobre

1911, savoir: William Matthew Jameson, Canadien; David Arlington Collins, Irlandais; Louis Eugène Regnier Canadien-français; Charles Ransom Vosburg, Anglais. L'un de ces fonctionnaires est encore au service du Gouvernement; c'est M. William Matthew Jameson, nommé d'abord le premier avril 1898, et permanent le 1er janvier 1899.

TRANSPORTS POSTAUX DANS LE COMTE DE DORCHESTER.

M. BELAND demande:

1. Combien de contrats pour le transport des malles ont été résiliés dans le comté de Dorchester, P. Q., depuis le 10 octobre 1911?
2. Quels sont les noms des postillons ainsi remerciés de leurs services?
3. Pour quelles raisons ces contrats ont-ils été résiliés?
4. Des soumissions pour les nouveaux contrats ont-elles été demandées dans chaque cas?

M. PELLETIER:

Culdaff et Saint-Joseph de Beauce.—Courrier, R. Gilbert, qui faisait le transport pour $670.00 par année. Un avis de trois mois de résiliation de service, ainsi que prévu dans le contrat, lui fut donné le 22 février 1912, et des soumissions furent demandées. Un nouveau contrat fut signé avec R. Gilbert pour $590.00 par année.

Saint-Isidore de Dorchester et gare de Sainte-Hénédine.—Courrier, H. Guay, $195. Trois mois d'avis de résiliation de l'entreprise, tel que prévu dans le contrat lui fut donné le 8 juin 1912, et un nouveau contrat fut signé avec Héliodore Guay (du Bras), au même prix, savoir $195 par année.

Sainte-Rose de Watford et la gare du chemin de fer.—Courrier, J. L. Lamontagne; ce service devait être remplacé par un service postal rural. Le 23 juillet 1912 on a donné à M. Lamontagne un avis de trois mois de résiliation de son contrat. Les soumissions pour le service postal rural devaient être remises le 27 septembre 1912, mais il a été décidé de continuer le service actuel.

SAISIE DOUANIERE A NOTRE-DAME DES BOIS.

M. BELAND demande:

1. Est-il à la connaissance du ministre des Douanes que des marchandises supposées en transit ont été saisies dernièrement chez M. Elzéar Roberge, de Notre-Dame des Bois, comté de Compton?
2. Qu'est-il advenu des marchandises ainsi saisies?
3. Quelle raison a donné l'officier en charge pour opérer cette saisie?

M. REID (Grenville):

1. Oui.
2. Les marchandises ont été remises contre un dépôt, en attendant plus d'informations et une décision.
3. Violation des règlements douaniers.

M. REID.

FONCTIONNAIRES DOUANIERS A NOYAN.

M. DEMERS demande:

1. Quel était le nombre d'employés de douanes à Noyan, dans le comté de Missisquoi, le 21 septembre 1911? Quels sont leur nom, prénom, âge, nationalité et salaire, respectivement?
2. Quel est actuellement le nombre d'employés de douanes à Noyan, dans le comté de Missisquoi? Quels sont leurs nom, prénom, âge, nationalité et salaire respectivement?

M. REID (Grenville):

1. Quatre, savoir: William Matthew Jameson, âge, 66 ans; Canadien; salaire annuel, $800. David Arlington Collins, âge, 43 ans; Irlandais; salaire annuel, $750; Louis Eugène Regnier, âge, 43 ans; Canadien-français; salaire annuel, $750. Charles Ransom Vosburgh, âge, 47 ans; Anglais; salaire annuel, $750.

2. Cinq, savoir: William Matthew Jameson, âge, 67 ans; Canadien; salaire annuel, $1,000. Frank Tuttle Derick, âge, 35 ans; Anglais; salaire annuel, $800. Everett Griggs Fadden, âge, 34 ans; Anglais; salaire annuel, $800; Rodney Galvin Derick, âge, 23 ans; Anglais; salaire annuel, $800; Ray Léon Derick, âge, 23 ans; Anglais; salaire annuel, $800.

EMPLOI DE M. GILBERT.

M. LAPOINTE (Kamouraska) demande:

1. Arthur Gilbert, qui a été élu en 1910 député du comté de Drummond-Arthabaska, est-il maintenant à l'emploi du Gouvernement?
2. Dans l'affirmative, quelle position occupe-t-il, quel est son salaire, et par qui sa nomination a-t-elle été recommandée?

M. BROUILLARD demande:

1. Est-ce que M. Arthur Gilbert, ancien député pour Drummond-et-Arthabaska, occupe une position dans le département du Revenu de l'intérieur?
2. Si oui, quel est son salaire? Qui l'a recommandé pour cette position?
3. A-t-il fait destituer son prédécesseur pour prendre sa place?
4. Où tient-il son bureau à Victoriaville?
5. Combien le Gouvernement paye-t-il de loyer par mois pour le bureau de M. Gilbert?
6. M. Gilbert a-t-il un assistant-collecteur d'accise?
7. Quel est le nom de ce monsieur? Et quel est son salaire?
8. Est-ce que M. Gilbert demeure à Victoriaville? S'il en demeure pas à Victoriaville, combien de fois vient-il à son bureau par semaine?

M. NANTEL:

1. Oui.
2. $800. L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur.
3. Non.
4. Dans un bâtiment loué de M. Labelle.
5. Vingt dollars par mois, y compris le chauffage, l'éclairage et l'entretien du bureau.

6. Non.
7. Répondu sous le n° 6.
8. A Stanfold, à quelques milles de Victoriaville. Il est à son bureau aussi longtemps et toutes les fois que le règlement le demande.

ACHAT DE TERRAINS A FREDERICTON.

M. CARVELL demande:

1. Quelle étendue de terrain pour y établir une ferme expérimentale a été achetée, à ou près Fredericton (N.-B.), par le département de l'Agriculture ou tout autre département?
2. De qui ces terrains ont-ils été achetés?
3. Quelle étendue a été achetée de chaque personne et quel montant a été payé à chacune d'elles?
4. Quel montant a été payé à des personnes autres que les propriétaires desdits terrains, et à qui, en rapport avec le susdit achat?

M. BURRELL:

1. 442 acres.
2. Dell Gunter, Alfred H. Waterhouse, John Quincy Adams, Harry C. Jewett, Walter W. Boyce.
3. Dell Gunter, 118 acres.. .. ..$5,000
Alfred H. Waterhouse, 4 acres.. 1,000
Harry Q. Adams, 100 acres.. 2,000
Harry C. Jewett, 110 acres.. 2,000
Walter W. Boyce, 110 acres.. .. 4,000
4. H. G. Fenety, honoraires d'avocat .. ..$ 92 30
A. D. Thomas, négociations et écritures relatives aux promesses de vente.. .. .. ..1,000 00

SUBVENTIONNEMENT DU CHEMIN DE FER DE QUEBEC AU LAC SAINT-JEAN.

M. CARVELL demande:

1. Le Gouvernement ou le département des Chemins de fer et Canaux a-t-il signé une onvention *re* une subvention à accorder à la compagnie du chemin de fer Saint-Jean et Québec, pour la construction d'une voie ferrée de Saint-Jean à Grand-Falls, dans la province du Nouveau-Brunswick, ou pour une partie quelconque de cette voie? Dans l'affirmative, pour quelles parties?
2. Des plans et devis dudit chemin ont-ils été déposés au département des Chemins de fer et Canaux?
3. S'il en est ainsi, pour quelle ou quelles parties?

M. COCHRANE:

1. Oui, pour une ligne de chemin de fer de Saint-Jean à Grand-Falls (N.-B.).
2. Oui.
3. a) De Fredericton au mille 87; de Fredericton au mille 33, au sud de Fredericton; c) de la rivière Saint-Jean à la rivière Kenebecasis.

RESERVE INDIENNE D'ALBERTA.

M. BUCHANAN demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il d'ouvrir à la colonisation la réserve des sauvages Gens du Sang dans l'Alberta?
2. Est-on entré en pourparlers avec ces sauvages à cet égard?

M. ROCHE:

1. Non.
2. Des pourparlers furent entamés avec les Indiens du Sang en 907 en vue de la rétrocession d'une partie de leur réserve; mais les Indiens ne voulurent pas y consentir, et les négociations n'ont pas été reprises depuis.

NOMINATION DE JOHN RUTHERFORD, GARDE-FORESTIER.

M. TURRIFF demande:

1. A quelle date John Rutherford a-t-il été nommé garde-forestier, et à quel salaire?
2. A-t-il été destitué, et dans l'affirmative, à quel date?
3. Des plaintes ont--elles été portées contre lui, et dans ce cas, par qui?
4. Une enquête a-t-elle eu lieu, et quel a été l'enquêteur?
5. A-t-il reçu une augmentation de salaire à une époque quelconque, et dans ce cas, quel en a été le chiffre?
6. A quelle date a-t-il reçu une augmentation, et à quelle date a-t-il été destitué?

M. ROCHE:

1. Nommé le 5 janvier 1903, congédié le 13 décembre 1904, et réintégré le 3 avril 1905.
2. Oui, le 29 mai 1912.
3.
4.
5. Oui, $300.
6. Le 1er octobre 1908; le 29 mai 1912.

PASSAGES A NIVEAU.

M. GRAHAM demande:

1. Combien de passages à niveau ont été enlevées par ordre du bureau des commissaires des chemins de fer entre le 31 octobre 1911 et le 31 octobre 1912?
2. Combien ont été protégés par ordre du même bureau?
3. Quel montant a été contribué par le Gouvernement dans les deux cas, pendant ladite période, en vertu du statut à cet effet?

M. COCHRANE:

1. Par passages souterrains, 6; ponts, 5; déviations, 3; fermeture, 1; total, 15.
2. Comme ci-dessus, 15; par barrières, 15; clochettes électriques, 35; total, 65.
3. Montant total versé par le Fonds des traversées de voies ferrées jusqu'à date, $17,665.37.

TERMINUS DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

M. GRAHAM demande:

1. Le Gouvernement a-t-il choisi définitivement le terminus océanique du chemin de fer de la baie d'Hudson? Dans l'affirmative, quelle décision a-t-il prise?
2. Combien de milles de cette voie ferrée sont-ils maintenant en voie de construction en vertu de contrats entre la Mission du Pas et la baie d'Hudson?

3. Qui ont été les soumissionnaires choisis en chaque cas?
4. Sur combien de milles le nivellement est-il effectué?
5. Sur combien de milles les rails sont-ils posés?
6. Sur combien de milles la voie est-elle déblayée?
7. Combien y a-t-il d'hommes effectivement employés sur les travaux?
8. Le Gouvernement a-t-il effectué les arrangements définitifs quant à la construction et à la mise en activité d'une ligne de navires entre la baie d'Hudson et un port britannique? S'il en est ainsi, quels sont-ils?

M. COCHRANE:
1. Oui; Port-Nelson.
2. 418.5 milles.
3. John D. McArthur.
4. Les terrassements ont été exécutés sur un parcours de 50 milles.
5. Il n'a pas encore été posé de rails.
6. La voie est libre sur un parcours de 70 milles.
7. Deux cents hommes étaient à l'œuvre le 16 novembre; à peu près 150 à l'heure actuelle.
8. Non.

COMMISSION D'ENQUETE AU SUJET DU TRANSCONTINENTAL.

M. GRAHAM demande:

1. Quel est le montant des dépenses et salaires de la commission et de ses employés nommés pour faire une enquête sur la construction de la division-est du Grand-Tronc-Pacifique?
2. De quel fonds ce montant a-t-il été payé?
3. La commission a-t-elle fait son rapport? Dans la négative, quand le Gouvernement espère-t-il le recevoir?

M. COCHRANE:
1. La somme de $31,200.39.
2. Arpentages et inspections. Chemins de fer.
3. Non. Plusieurs mois au moins.

ENVOIS DE BESTIAUX AUX ETATS-UNIS.

M. NESBITT demande:

1. Quelle a été la valeur du bétail exporté du Canada aux Etats-Unis du 1er mai au 1er novembre 1912?
2. Quelle a été la valeur du bétail exporté du Canada aux Etats-Unis pendant la période correspondante de 1911?

M. BURRELL:
1. D'après les rapports de la douane, production domestique, $482,605.
2. D'après les rapports de la douane, production domestique, $493,821.

DISTRIBUTION DU VOLUME "MAUVAISES HERBES".

M. STEELE demande:

1. Combien d'exemplaires du livre intitulé: "Farm Weeds" ont été imprimés?
2. Quel nombre a été distribué?
3. Combien d'exemplaires ont été vendus?
4. Quel montant a été réalisé par la vente de ce livre?

M. BURRELL:
1. 40,000.
2. 31,020.
3. 4,858.
4. $4,858.

LISTE D'ADRESSES POSTALES DU DEPARTEMENT DE L'AGRICULTURE.

M. STEELE demande:

1. Combien de personnes dans chaque province sont inscrites sur les listes de distribution du département de l'Agriculture et qui reçoivent les publications du département?
2. Combien y en a-t-il dans chacun des comtés suivants de l'Ontario: Perth, Huron, Middlesex, Oxford, Waterloo et Wellington?

M. BURRELL:
1. Ile Prince-Edouard, 7,292; Nouvelle-Ecosse, 13,925; Nouveau-Brunswick, 7,311; Québec, 44,628; Ontario, 56,601; Manitoba, 6,576; Saskatchewan, 7,689; Alberta, 12,502; Colombie-Anglaise, 7,181.

La liste d'adresses postales comprend, outre les noms de ceux qui demandent à se faire inscrire, les membres du Parlement, sénateurs, hauts fonctionnaires des ministères de l'agriculture des provinces, de nombreuses chambres de commerce, bibliothèques publiques et institutions semblables.

En règle générale les publications sont adressées à tous ceux dont les noms figurent sur les listes de fermes régionales d'où elles émanent. Cette règle est mise de côté lorsqu'il s'agit de publications de ces fermes ayant pour but d'enrayer la diffusion des mauvaises herbes ou l'introduction d'affections dangereuses des plantes. Ces publications sont adressées non seulement aux personnes dont les noms figurent sur les listes d'adresses des fermes, mais aussi aux écoles publiques, aux bureaux de poste, aux gares de chemin de fer, aux fromageries, beurreries et autres endroits que fréquentent les cultivateurs.

Les publications sont adressées à 6,407 personnes dont les adresses sont en pays étrangers.

2. Perth, 1,343; Oxford, 1,851; Waterloo, 753; Wellington, 2,548.

NOMBRE DES CULTIVATEURS CANADIENS.

M. STEELE demande:

1. D'après le dernier recensement, combien y a-t-il de fermiers dans chacune des provinces du Canada?
2. Combien dans chacun des comtés suivants: Perth, Huron, Middlesex, Oxford, Waterloo et Wellington?

M. FOSTER:

L'office du recensement et des statistiques nous informe que les renseignements demandés ne pourront être fournis d'ici à trois ou quatre mois.

GRATIFICATION A CEUX AYANT FAIT DU SERVICE CONTRE LES FENIANS.

M. PROULX demande:

Le département de la Milice a-t-il l'intention de donner à David Labelle, Jean-Baptiste Robillard et Francis Cayen, de Hawkesbury, Ontorio, vétérans de l'invasion feniane, la prime de $100? Dans la négative, pourquoi?

M. HUGHES (Victoria-Haliburton):

1. David Lacelle, sa demande n'est pas agréée en raison de ce que le bordereau de paie du service actif de la compagnie pour la période indiquée ne comprend pas son nom.

2. J.-B. Robillard, cette demande va être agréée, sur les indications rectifiées reçues le 30 novembre dernier et qui sur des points essentiels diffèrent entièrement des premières, même en ce qui regarde le nom du requérant et l'année du service.

3. Francis Cayen, la demande n'a pas été agréée, en raison de ce que son nom ne figure pas sur le bordereau de paie du service actif de la compagnie pour la période indiquée.

EMPLACEMENTS D'ELEVATEURS DE TETE DE LIGNE.

M. NEELY demande:

1. Combien d'acres de terre le Gouvernement a-t-il acquis à Port-Arthur ou Fort-William pour fins d'élévateurs à grain?

2. Quand l'acquisition a-t-elle été faite et quel était l'agent du Gouvernement dans cette transaction?

3. Quel prix a été payé par acre, et de qui ces terrains ont-ils été achetés?

M. FOSTER:

1. Trente-sept acres et trois quarts (37¾).

2. En juillet 1912, en vertu d'un décret de l'exécutif, par la commission des grains du Canada.

3. Le prix par acre a été de $2,384.10; et le terrain a été acheté de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

TRANSPORT DES COURRIERS A CHARLES-COVE (GUYSBOROUGH).

M. SINCLAIR demande:

1. Qui avait le contrat pour le transport des malles entre Guysboro, Larry's River et Charles-Cove, en 1911?

2. Quel était le prix payé par année?

3. Quand expire le contrat?

4. Quel prix, par mois, a été payé pour le service à l'expiration du contrat?

5. Pendant combien de mois ce prix a-t-il été payé?

6. Quel est le prix actuel par année, et quel est l'entrepreneur actuel?

7. Quelle est la date du présent contrat?

M. PELLETIER:

1. Mark O'Connor.

2. La somme de $673 par année, moins 1 pour 100 pour le fonds de garantie.

3. Le 30 juin 1912.

4, 5, 6 et 7. La prolongation du marché a été autorisée pour une nouvelle période de quatre ans à partir du 1er juillet 1912, au même taux de rémunération. M. O'Connor a accepté le renouvellement et continué le service. Il a été payé pour le quartier expiré le 30 septembre 1912 au taux du marché primitif, mais il n'a pas rempli ses obligations jusqu'au bout. Le 29 octobre, l'inspecteur avisait l'administration que M. O'Connor ne voulait plus continuer le service si on le payait au taux de $75 par mois. L'administration a dû en passer temporairement par la dictée de l'entrepreneur, mais fait actuellement appel de soumissions pour un nouveau service qui sera inauguré aussitôt les papiers signés. Les soumissions doivent être entre nos mains avant le 10 janvier 1913.

PERMIS POUR PIEGES A POISSON DANS GUYSBOROUGH.

M. SINCLAIR demande:

1. Quels sont les noms et l'adresse postale de chaque personne ou maison commerciale du comté de Guysboro, N.-E., à qui des permis de pêcher au moyen de trappes ont été accordés au cours de cette année?

2. Quels sont la date de chaque permis et l'honoraire payé par chaque requérant?

M. HAZEN:

Les noms et adresses des porteurs de permis pour pièges à poissons dans le comté de Guysborough pendant l'année courante, les dates d'émission de ces permis, et les droits perçus sont indiqués ci-après.

Licencié.	Adresse.	Date de l'émission.	Honoraires.
			$ c.
T. F. Carter	Queensport	19 fév. 1912	8 00
Currie Dort	Anse Halfway	19 " 1912	10 50
H. McKenzie	Canso	19 " 1912	11 50
Chas. Horne	Dover	19 " 1912	11 50
Jas. Harding	Hazel-Hill	19 " 1912	10 50
"	"	19 " 1912	14 00
Wm. L. Taylor	Anse Cook	19 " 1912	12 00
E. K. Goodwin	Canso	22 " 1912	14 00
"	"	22 " 1912	10 00
"	"	22 " 1912	12 00
Geo. Ryler	Anse Halfway	22 " 1912	9 00
J. L. McKenzie	Hazel-Hill	6 avril 1912	10 00
P. T. Smith	Guysboro'	6 " 1912	9 00
A. Armsworthy	Peas-Brook	10 " 1912	8 00
Pat'k Ryan	Canso	10 " 1912	10 00
H. Horton	"	10 " 1912	7 00
Jos. Genge	Anse Half-way	10 " 1912	11 00
Elias Hendsbee	Anse Half-Island	10 " 1912	8 20
Jos. Greencorn	"	10 " 1912	10 00
Wm. Matthews	"	10 " 1912	7 00
W. Hadley	Hazel-Hill	10 " 1912	6 50
Geo. F. Scott	Canso	10 " 1912	13 00
B. McKay	"	10 " 1912	7 00
Wm. A. Dort	Anse Halfway	15 " 1912	9 50
Geo. W. Dort	"	15 " 1912	8 00
R. T. Matthews	Queensport	10 mai 1912	11 00
W. S. Harris	Whitehead	17 " 1912	8 00
M. Rossong	Hazel-Hill	17 " 1912	10 00
A. M. Roberts	Canso	27 " 1912	11 00
"	"	27 " 1912	11 00
J. W. Myers	Anse Half-Island	27 " 1912	10 50
Wm. S. Myers	"	11 juin 1912	10 00
J. S. Wells	Whitehead	27 " 1912	9 00
Geo. Murphy	Ile-au-Renard	2 juill. 1912	11 05
M. Daley	"	8 " 1912	8 00
C. D. Ehler	Queensport	8 août 1912	9 00
Wm. Ehler	"	8 " 1912	6 00

PARC A HOMARDS DE CANSO.

M. SINCLAIR demande:

1. Quels sont les noms et les émoluments payés à chacun des employés de la homarderie de Canso, N.-E., pour la saison d'exploitation de 1911?

2. Quels sont les mêmes renseignements, relativement à la saison 1912?

M. HAZEN:

	Par jour.
1. James Meagher	$3.00
H. Hanlon	3.00
V. Cohoon	2.00
T. Sullivan	1.75
H. Fanning	1.50
J. Tobin	1.50
B. J. Meagher	1.50
2. James Meagher	$3.00
James Sullivan	3.00
Samuel Grover	2.00
James Meads	1.75
Richard McDonald	1.50
William Peitzsch	1.50
James Richardson	1.50

M. HAZEN.

PARC A HOMARDS DE GOLDBORO.

M. SINCLAIR demande:

Quels sont les noms des employés de la homarderie de Goldboro, N.-E., et quelle rémunération a été payée à chacun d'eux pour les saisons des opérations de 1911 et de 1912, respectivement?

M. HAZEN:

	Par jour.
1. J. H. Macmillan, préposé	$3.00
Ashley Allan, instructeur	2.50
Fred E. Cox, mécanicien	2.00
Simon Hodgson, mécanicien	2.00
W. B. Langley, assistant	1.75
John Cumming, assistant	1.75
2. J. H. Macmillan, préposé	$3.00
Robert McArthur, mécanicien	2.00
Stephen M. Giffin, mécanicien	2.00
Harry Silver, assistant	1.75
Handlon Fanning, assistant	1.75

BLE PASSANT PAR LE CANAL DU SAULT.

M. SINCLAIR demande:

1. Combien de minots de blé ont été transportés par le canal canadien au Sault-Sainte-

Marie, au cours de l'année expirée le 31 décembre 1911?

2. Quelle proportion du blé transporté par ledit canal au cours de la dite année a atteint le littoral par voie de ports américains et quelle proportion par voie des ports canadiens?

3. De toutes les marchandises ou produits transportés par les canaux du Canada en 1909, 10, 11 et 1912 respectivement, quelle proportion provenait des Etats-Unis?

M. COCHRANE:

1. 80,034,777 boisseaux.

2. 44.9 p. 100 ont gagné la mer par des ports américains et 55.1 p. 100 par des ports canadiens.

3. 1909.. .. .. 78.1 p. 100.
1910.. .. .. 81.7 p. 100.
1911.. .. .. 79.5 p. 100.

Le ministère n'a pas les chiffres pour 1912, attendu que la saison de navigation finit avec l'année civile.

L'ENQUETE SUR LA BANQUE FARMER.

*M. SHARPE (Ontario) demande:

1. L'enquête *re* la Farmers' Bank est-elle terminée?

2. Dans la négative, quand s'attend-on à en avoir le rapport?

3. Un avocat a-t-il été choisi pour remplacer M. Hodgins nommé juge?

M. WHITE (Leeds):

1. Non.

2. Le Gouvernement n'a reçu de monsieur le commissaire aucun renseignement précis sur l'époque où son rapport peut être attendu. Monsieur le commissaire n'est revenu d'un voyage à l'étranger que depuis quelques jours. Il m'avait, avant de partir, assuré que nous pouvions nous attendre à un rapport avant la fin de l'année.

3. Non; parce que la chose a été jugée inutile, l'enquête étant à peu près terminée.

LE GARDIEN DU QUAI DE WENDOVER.

M. PROULX demande:

Y a-t-il eu un changement relativement au poste de gardien du quai du Gouvernement à Wendover, comté de Prescott, Ont.? S'il en est ainsi, quelle raison a donné lieu à l'institution d'une enquête?

M. HAZEN:

1. Oui, pour ingérence politique.

2. Il a été tenu une enquête par ordre du ministre des Postes, ce gardien étant en même temps receveur.

L'INSPECTEUR DE HOMESTEADS A. SMYTHE.

M. NEELY demande:

1. M. A. Smythe a-t-il été nommé inspecteur de homesteads à l'agence de Humboldt?

2. Qui l'a recommandé, et quel est son salaire?

3. Remplit-il encore les fonctions d'inspecteur de homesteads?

M. ROCHE:

1. Le 16 avril 1912.

2. $100 par mois.

3. Oui.

GARDES-FORESTIERS DANS LA SASKATCHEWAN.

M. NEELY demande:

1. Au 1er octobre 1911, quel était le nombre de gardes-forestiers et surveillants contre les feux de forêts dans la Saskatchewan?

2. Au moment actuel, combien y a-t-il de ces fonctoinnaires dans cette province?

3. Depuis le 1er octobre 1911, quelle a été l'augmentation de mois en mois du coût de ce service?

M. ROCHE:

1. 34.

2. 8.

3. $742.20.

LA GESTION DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. EMMERSON demande:

1. L'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, ou de l'un ou l'autre des membres du Gouvernement, a-t-elle été attirée sur le compte rendu d'un discours prononcé à une récente assemblée ou convention de l'association conservatrice du comté de Westmoreland par M. M. G. Siddall, qui était le candidat conservateur aux dernières élections générales, et dans lequel on lui prête une déclaration qu'il aurait faite à l'effet qu'il arrivait justement d'Ottawa et pouvait leur promettre qu'un changement serait effectué tout prochainement dans l'administration de l'Intercolonial?

2. Le gouvernement, ou le département des Chemins de fer et Canaux, ou le ministre en charge de ce department, se propose-t-il d'apporter quelque modification à l'administration de l'Intercolonial? En telle éventualité, quelle est la nature de cette modification et quand aura-t-elle lieu?

3. Le ministre des Chemins de fer, ou tout autre membre du Gouvernement, a-t-il autorisé M. M. G. Siddall à parler ainsi, ou à faire toute autre déclaration dans le même sens?

4. Le ministre des Chemins de fer et Canaux, ou tout autre membre du Gouvernement, a-t-il assuré audit M. M. G. Siddall que toute promesse faite par lui dans le sens susdit serait réalisé par le Gouvrenement?

M. COCHRANE:

1. Aucun renseignement.

2. A l'étude.

3. Non, en tant que ce ministère est concerné.

4. Non, en tant que ce ministère est concerné.

LE GARDE-FORESTIER SETTEE—SA NOMINATION.

M. NEELY demande:

1. Quand le nommé Settee a-t-il été nommé garde-forestier pour la partie nord de Saskatchewan?
2. Par qui a-t-il été recommandé et quel salaire reçoit-il?

M. ROCHE: M. Settee n'a pas été nommé garde-forestier.

EMISSION DE NOUVELLES ACTIONS PAR LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

*M. TURRIFF demande:

1. Le Gouvernement a-t-il consenti, par décret du conseil ou autrement, à l'émission de 60 millions de piastres de nouveau stock ordinaire par la compagnie du Pacifique-Canadien?
2. Dans la négative, le Gouvernement a-t-il l'intention d'autoriser ladite compagnie à émettre ce montant de stock?

M. WHITE (Leeds):
1. Non.
2. Nulle demande n'a été faite au Gouvernement de la part du Pacifique-Canadien pour l'émission d'actions au chiffre de 60 millions.

LE GARDIEN DU SIGNAL DE BRUME DE L'ILE SCATARIE.

M. CARROLL demande:

1. Quel est le gardien actuel du sifflet de brume à Scatarie-Island, Cap-Breton?
2. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il reçu des plaintes sur l'état des choses à cet endroit?
3. Dans l'affirmative, de quelle nature étaient les plaintes, par qui ont-elles été faites, et quelles mesures ont été prises par le Gouvernement pour y porter remède?

M. HAZEN:
1. M. Archie McLean.
2 et 3. Non.

DESTITUTIONS.

M. SINCLAIR demande:

1. John W. Davis, gardien des pêcheries à Guysborough, a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pourquoi?
2. Qui a porté plainte contre lui?
3. S'il y a eu enquête à son sujet, qui a dirigé l'enquête et où a-t-elle été tenue?
4. S'il y a eu enquête, quels sont les noms des témoins entendus?
5. A-t-on refusé à l'inculpé le droit de transquestionner les témoins? S'il en est ainsi, pour quelle raison?
6. A-t-on refusé à l'inculpé le droit d'être représenté par un avocat à l'enquête? S'il en est ainsi, pourquoi?

M. HAZEN:
1. Oui. Pour immixtion agressive dans la politiqque.
2. M. G. A. Rowlings.

M. COCHRANE.

3. L'enquête a été conduite par M. H. P. Duchemin, à la ville de Guysboro.
4. Le rapport du commissaire constate que M. James A. Peart, de Guysboro, M. Thomas Sparks et M. William D. Smith ont été examinés.
5. Le rapport du commissaire constate que M. Davis n'a pas voulu poser de questions à M. Smith ni témoigner lui-même.
6. Le ministère n'a là-dessus aucun renseignement, sauf que, conformément aux instructions générales données par le ministre aux commissaires, le prevenu devait avoir le droit de se faire représenter par un avocat, s'il le désirait.

M. SINCLAIR demande:

1. John Milward, maître de poste à Stormont, comté de Guysboro, N.-E., a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelle raison et à la demande de qui?
2. A quelle date avait-il été nommé à cet emploi?
3. Qui l'a remplacé, et qui a recommandé le nouveau titulaire?
4. Quel est le montant des frais entraînés par ladite enquête, y compris les honoraires du commissaire, et des témoins, et toutes autres dépenses?
5. A-t-on refusé à l'inculpé le droit de se faire représenter à l'enquête? Dans l'affirmative, pourquoi?

M. PELLETIER:
1. Oui, pour ingérence politique, après une enquête judiciaire sur les faits allégués contre lui.
2. Le 1er juillet 1899.
3. M. Jairus Ross, sur proposition du ministre des Postes.
4. $24.73.
5. Le ministre ne sait pas si cet homme a demandé à se faire représenter par un avocat.

M. MACDONALD demande:

1. A-t-on renvoyé quelques employés du collège royal militaire de Kingston, depuis le 1er octobre 1912?
2. S'il en est ainsi, quels en sont les noms, et quelles sont les raisons de leur renvoi?
3. A la demande de qui les destitutions ont-elles été ordonnées?

M. HUGHES:
1. Oui.
2. William S. Burke. Ingérence politique. J.-B. Quinn. Ingérence politique.
3. Le ministre de la Milice prend tout la responsabilité de la chose.

M. DELISLE demande:

1. M. J. A. Filteau a-t-il été destitué comme maître de poste à Saint-Ubalde, comté de Portneuf?
2. Dans l'affirmative, à quelle date?
3. Pour quelles raisons, et qui a provoqué sa révocation?
4. S'il a été destitué, qui a été nommé pour lui succéder, et qui a proposé la nomination de ce dernier?

5. Est-ce qu'il y a eu enquête; dans l'affirmative, par qui?
6. Est-ce qu'il y a eu des accusations portées contre lui; dans l'affirmative, quel est l'accusateur et quelle est la nature de ces plaintes?

M. PELLETIER:
1. Oui.
2. Le 18 mars 1912.
3. J. B. Quinn, ingérence politique.
4. M. Camille Gagnon, avec l'autorisation du ministre des Postes.
5 et 6. Il n'y a pas eu besoin d'enquête, les preuves d'ingérence politique étant suffisantes aux yeux du ministre, pour qu'on se dispensât des frais inutiles d'une enquête.

M. DELISLE demande:

1. M. Ludger Sauvageau a-t-il été destitué comme maître de poste à Saint-Alban, comté de Portneuf?
2. Dans l'affirmative, à quelle date?
3. Pour quelles raisons, et qui a provoqué sa révocation?
4. S'il a été destitué, qui a été nommé pour lui succéder, et qui a proposé la nomination de ce dernier?
5. Est-ce qu'il y a eu enquête; dans l'affirmative, par qui?
6. Est-ce qu'il y a eu des accusations portées contre lui; dans l'affirmative, quel est l'accusateur et quelle est la nature de ces plaintes?

M. PELLETIER:
1. Oui.
2. Le 20 septembre 1912.
3. Pour ingérence politique, établie par enquête judiciaire.
4. M. Hubert Perron, sur instructions du ministre des Postes.
5. Oui. Par M. J. P. Jolicœur.
6. Voir réponse au n° 3.

M. DELISLE demande:

1. M. Joseph Perron a-t-il été destitué comme maître de poste à Rivière-à-Pierre, comté de Portneuf?
2. Dans l'affirmatve, à quelle date?
3. Pour quelles raisons, et qui a provoqué sa révocation?
4. S'il a été destitué, qui a été nommé pour lui succéder, et qui a proposé la nomination de ce dernier?
5. Est-ce qu'il a eu enquête; dans l'affirmative, par qui?
6. Est-ce qu'il y a eu des accusations portées contre lui; dans l'affirmative, quel est l'accusateur et quelle est la nature de ces plaintes?

M. PELLETIER:
1. Oui.
2. Le 25 septembre 1912.
3. Pour ingérence politique, établie par enquête judiciaire.
4. M. Philéas Gonthier, sur autorisation du ministre des Postes.
5. Oui. Par M. Sainte-Foye Belleau, de Québec.
6. Enquête ordonnée par le ministre des des Postes.

M. DELISLE demande:

1. M. Georges Châteauvert a-t-il été destitué comme maître de poste à Saint-Marc des Carrières, comté de Portneuf?
2. Dans l'affirmatve, à quelle date?
3. Pour quelles raisons, et qui a provoqué sa révocation?
4. S'il a été destitué, qui a été nommé pour lui succéder, et qui a proposé la nomination de ce dernier?
5. Est-ce qu'il a eu enquête; dans l'affirmative, par qui?
6. Est-ce qu'il y a eu des accusations portées contre lui; dans l'affirmative, quel est l'accusateur et quelle est la nature de ces plaintes?

M. PELLETIER:
1, 2 et 3. On a jugé utile d'effectuer un changement dans la situation du bureau de poste de Saint-Marc des Carrières, et de le rapprocher de l'église, à portée du public. Force nous a donc été de nommer un nouveau directeur de la poste. Ce changement a été autorisé le 2 décembre 1911.
4. M. Rodolphe Caron, sur autorisation du ministre des Postes.
5 et 6 Voir les réponses des Nos. 1, 2 et 3.

M. BELAND demande:

1. M. Philibert Plante, maître de poste de Saint-Frédéric, Beauce, a-t-il été destitué?
2. Si oui, pour quelle raison?
3. Une enquête a-t-elle été tenue dans ce cas?

M. PELLETIER:
1. Oui.
2. Ingérence politique. Avant d'effectuer les frais d'une enquête nous avons mis le directeur de la poste en demeure de signer une déclaration qu'il n'avait pas joué le rôle de partisan; mais il s'y est refusé. Nous avons donc jugé toute enquête inutile.

M. BELAND demande:

1. M. Ernest Jacob, maître de poste de Blériot, Beauce, a-t-il été démis de ses fonctions?
2. Si oui, pour quelle raison?
3. Une enquête a-t-elle été tenue dans ce cas?
4. Qui a été nommé comme remplaçant?

M. PELLETIER:
1. Oui.
2. Pour ingérence politique, dont le directeur de la poste est convenu. L'enquête n'avait donc plus lieu d'être.
3. M. Gédéon Pommerleau.

M. MICHAUD demande:

1. Thomas Cameron, douanier à Andover (N.-B.), a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, quand et pour quelle raison?
2. Une enquête a-t-elle été tenue sur sa conduite? Dans l'affirmative, quand et par qui?
3. La preuve faite à cette enquête a été communiquée ou département des Douanes avec une recommandation du commissaire-enquêteur?
4. Le département a-t-il fait la destitution d'après cette recommandation?

M. REID (Grenville):

1. Oui, les 16 et 17 février 1912. Le commerce politique.
2. Oui, les 16 et 17 février 1912. Le commissaire a été M. E. T. C. Knowles.
3. Oui.
4. Cette destitution s'est effectuée subordonnément au décret en conseil du 12 septembre 1912, sur proposition du ministre des Douanes, appuyée sur le rapport du commissaire-enquêteur.

M. BELAND demande:

1. M. L. V. Bernier, maître de poste à Saint-Anselme (Qué.), a-t-il été destitué?
2. Si oui, pour quelle raison et par qui a-t-il été remplacé?
3. Combien d'années M. Bernier a-t-il occupé la position de maître de poste?
4. Y a-t-il eu une enquête dans ce cas?

M. PELLETIER:

1. Oui.
2. a) Pour ingérence politique; b) par M. Edmond Filteau.
3. Pendant vingt-cinq ans.
4. Non, il n'y a pas eu lieu de faire enquête, le député du comté ayant déclaré qu'il savait, de science certaine, que le directeur de la poste s'était activement immiscé dans la politique.

M. DEMERS demande:

1. M. A N. Deland, collecteur du Revenu de l'intérieur, à Saint-Jean, dans le comté de Saint-Jean-Iberville, a-t-il été destitué comme tel?
2. Si oui, pour quelles raisons?

M. NANTEL:

1. Oui.
2. Ingérence politique.

M. BROUILLARD demande:

1. Quand M. Georges Spénard, surveillant des travaux au nouveau bureau de poste dans la ville d'Arthabaska, a-t-il été destitué?
2. Pour quelles raisons? Qui a demandé sa destitution?
3. Qui a été proposé pour son successeur?
4. Son successeur est-il un homme compétent?
5. Y a-t-il eu enquête?

M. ROGERS:

1 et 2. Le 18 novembre 1911, par arrêté ministériel.
3. J. E. Baril.
4. Oui.
5. Non.

M. BROUILLARD demande:

1. Quand M. Anthime Théophile Paré, gardien de la bâtisse publique, dans la ville de Drummondville, a-t-il été destitué? On quand a-t-il été forcé de donner sa résignation comme tel gardien?
2. Et pour quelles raisons a-t-on demandé sa résignation?
3. Qui l'a forcé de résigner?
4. Qui a été proposé pour son successeur?
A la demande de qui?
5. Y a-t-il eu une enquête?

M. ROGERS:

1. Il a démissionné le 1er juillet 1912.
2 et 3. Le département ignore les raisons de sa démission.
4. O. H. Bernard, sur pétition des citoyens.
5. Non.

M. BROUILLARD demande:

1. Y a-t-il eu des plaintes de faites contre J. N. Poirier, collecteur d'accise à Victoriaville?
2. Qui a fait des plaintes et de quoi s'est-on plaint?
3. Y a-t-il eu enquête?
4. M. J. N. Poirier a-t-il été démis? Si oui, qui a été nommé à sa place?

M. NANTEL:

1. Oui.
2. Une personne qui possède la confiance du ministère. Ingérence politique.
3. Oui.
4. Oui, A. Gilbert.

M. BROUILLARD demande:

1. Mlle Rosa Triganne, maîtresse de poste, à Warwick, a-t-elle été destituée?
2. Si oui, pour quelle raisons?
3. Est-ce que sa destitution a été demandée par M. Arthur Gilbert ou M. François Laflèche?
4. Qui a proposé son successeur?
5. Y a-t-il eu une enquête?
6. Qui a été nommé maître de poste à la place de Mlle Triganne?

M. PELLETIER:

1. Oui.
2. Comme résultat de l'enquête.
3 et 4. D'après l'avis du ministre et sous sa responsabillité.
5. Oui.
6. Le docteur F. Laflèche.

M. BROUILLARD demande:

1. Mme E. Desrosiers, maîtresse de poste, à Wickham-ouest, a-t-il été destituée?
2. Si oui, pour quelles raison?
3. Est-ce que sa destitution a été demandée, et par qui?
4. Qui a proposé son successeur?
5. Y a-t-il eu une enquête?

M. PELLETIER:

1. Oui.
2 et 3. Pour négligence dans l'exercice de ses fonctions et manque de politesse envers le public, et sur rapport de l'inspecteur des postes.
4. Le ministre des Postes a choisi lui-même son successeur.
5. Oui.
6. M. Evariste Roberge.

M. TOBIN demande:

1. William Carrier, maître de poste à Saint-François-Xavier de Brompton, Qué., a-t-il été destitué?

M. MICHAUD.

2. Dans l'affirmative, qui a demandé sa destitution?
3. Y a-t-il eu enquête?
4. Qui a demandé l'enquête?
5. Quelque pétition demandant que M. Carrier ne soit pas destitué, a-t-elle été reçue?
6. Combien de signatures étaient apposées à la pétition?
7. Combien de demandes pour cet emploi ont été reçues par le ministre des Postes?
8. Quel est le successeur de M. Carrier, et qui a recommandé sa nomination?

M. PELLETIER:

1. Oui.
2, 3 et 4. Une enquête a eu lieu comme à l'ordinaire.
5 et 6. Aucune pétition n'a été reçue.
7 et 8. M. F. A. Morrisette a été nommé par le ministre des Postes.

M. TOBIN demande:

1. M. Lambert, maître de poste à Saint-Fortunat, Qué., a-t-il été destitué?
2. Dans l'affirmative, qui a demandé sa destitution?
3. Y a-t-il eu enquête?
4. Qui a demandé l'enquête?
5. Quelque pétition demandant que M. Lambert ne soit pas destitué, a-t-elle été reçue?
6. Combien de signatures étaient apposées à la pétition?
7. Combien de demandes pour cet emploi ont été reçues par le ministre des Postes?
8. Quel est le successeur de M. Lambert, et qui a recommandé sa nomination?

M. PELLETIER:

1. Oui.
2, 3 et 4. Une enquête a eu lieu sur instructions du ministre des Postes.
5 et 6. Aucune pétition n'a été reçue.
7 et 8. M. Gédéon Bédard a été nommé sur les ordres du ministre des Postes.

M. TOBIN demande:

1. M. S. E. Adam, maître de poste de Disraéli, Qué., a-t-il été destitué?
2. Dans l'affirmative, qui a demandé son renvoi?
3. Une enquête a-t-elle été tenue?
4. Qui a demandé une enquête?
5. Y a-t-il eu quelque requête demandant que M. Adam ne soit pas destitué?
6. Combien y avait-il de signatures sur la requête?
7. Combien le ministre des Postes a-t-il reçu de demandes pour remplir le poste?
8. Qui est le successeur de M. Adams, et qui a recommandé sa nomination?

M. PELLETIER:

1. Oui.
2, 3 et 4. Une enquête a été ordonnée et a eu lieu comme d'habitude et la nomination a été faite en conséquence.
5. Oui.
6. 333 signatures.
7. Il y avait trois postulants MM. J. E. Rheault, Calixte Bergeron et Zacharie Beaudoin.
8. M. Zacharie Beaudoin sur la responsabilité du ministre des Postes.

M. TOBIN demande:

1. A. E. Dionne, maître de poste de Strathford-Centre, Que., a-t-il été destitué?
2. Dans l'affirmative, qui a demandé son renvoi?
3. Une enquête a-t-elle été tenue?
4. Qui a demandé une enquête?
5. Y a-t-il eu quelque requête demandant que M. Dionne ne soit pas destitué?
6. Combien y avait-il de signatures sur la requête?
7. Combien le ministre des Postes a-t-il reçu de demandes pour remplir le poste?
8. Qui est le successeur de M. Dionne, et par qui a-t-il été recommandé?

M. PELLETIER:

1. Oui.
2, 3 et 4. On a proposé au maître de la poste de signer une déclaration comme quoi il n'avait pas été mêlé à la politique, mais il a refusé de le faire et par conséquent il n'a pas été nécessaire de faire les dépenses inutiles d'une enquête.
5 et 6. Aucune n'a été reçue.
7 et 8. M. J. I. Campeau sur l'ordre du ministre des Postes.

M. DEMERS demande:

1. Monsieur Joseph Lord, gardien des phares ou lumières à la Pointe-à-la-Mule, sur la rivière Richelieu, dans la paroisse de Saint-Blaise, dans le comté de Saint-Jean-et-Iberville, a-t-il été remercié de ses services? Si oui, à quelle date et pour quelle raison?
2. Y a-t-il eu quelques plaintes contre lui? Si oui, par qui ont-elles été faites?
3. Y a-t-il eu de la correspondance échangée à propos de cette destitution?
4. M. Lord a-t-il été payé de tout son salaire? Si non, pourquoi?

M. HAZEN:

1. Oui.
2. Le 22 juin 1912, afin de réinstaller M. D. Ménard qui avait été révoqué en 1903 et contre lequel il n'y avait aucune plainte.
3. Non.
4. Oui.
5. Oui.

M. DEMERS demande:

1. Monsieur François Chagnon, éclusier, de Saint-Jean, dans le comté de Saint-Jean-et-Iberville, a-t-il été remercié de ses services? Si oui, pour quelle raison?
2. Par qui a-t-il été remplacé?
3. Y a-t-il eu une ou des plaintes contre lui? Si oui, par qui a-t-elle ou ont-elles été faites et quand?

M. HAZEN:

1. Oui.
2. Pour s'être occupé de politique, remplacé par M. Lancieux.
3. Des plaintes ont été faites par J. E. Molleur et J. E. Lareau aux dates suivantes: le 20 mars 1912, le 18 avril 1912, le 3 juin 1912, le 27 septembre 1912, le 28 septembre 1912, le 30 septembre 1912.
4. Répondu au n° 3.

M. McCREA demande:

1. Duncan McLeod, évaluateur en douane, de Sherbrooke (Qué.), a-t-il été destitué?
2. Dans l'affirmative, qui a porté plainte contre lui?
3. Cne enquête a-t-elle eu liu?
4. En tel cas, qui a dirigé l'enquête?
5. Quel salaire recevrait-il alors?
6. S'il a été destitué, qui l'a remplacé, et a-t-il été remplacé par une seule ou plus d'une seule personne?
7. S'il y a un nouveau titulaire, ou plus d'un, quel en est le salaire, ou les salaires?

M. REID (Grenville):

1. Oui, pour négligence de ses devoirs.
2,3 et 4. D'après des renseignements obtenus à la suite de saisie de marchandises par des fonctionnaires spéciaux des douanes, et par une enquête dans le travail de son bureau faite par des inspecteurs des douanes.
5. $1,250 par an.
6. George C. Hawkness a été nommé évaluateur temporaire à sa place.
7. Le salaire de M. Hawkness est de $1,500 par an.

M. SINCLAIR demande:

1. W. A. Hattie, douanier à Mulgrave, comté de Guysborough, a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelle raison?
2. Sur la plainte de qui la destitution a-t-elle été faite?
3. Une enquête a-t-elle eu lieu? Dans l'affirmative, quels témoins ont donné leur déposition?
4. Qui a été nommé à l'emploi vacant, et à quel salaire par année?
5. Quel salaire annuel était payé à Hattie?

REID (Grenville):

1. Oui.
2. Pour s'être occupé de politique.
3. G. A. R. Rowlings.
4. Oui.
5. W. A. Hattie, William Bouche et Lorenzo Duff.
6. Aucun employé n'a remplacé W. A. Hattie; la surveillance à Mulgrave et dans les environs du poste par M. David Murray, qui était employé avant la révocation de M. Hattie.
7. $75 par an.

M. SINCLAIR demande:

1. David Reid, garde-pêche à Port-Midland, comté de Guysborough, a-t-il été révoqué? Dans l'affirmative, pour quelle raison?
2. A la demande de qui?
3. Y a-t-il eu enquête? Dans l'affirmative, quel était le commissaire?
4. Qui a été nommé pour le remplacer, et à quel salaire?

M. HAZEN:

1. Oui.
2. Pour s'être occupé activement de politique.
3. De M. G. A. R. Rowlings.

M. HAZEN.

4. Non. une enquête était inutile, M. Reid ayant été agent de M. T. H. Sinclair au bureau de vote n° 12, dans le comté de Guysboro, aux élections fédérales de 1911. La vérification en a été faite par le greffier de la chancellerie de la couronne.
5. Robert V. Cooper, $200 par an.

M. DOUGLAS demande:

1. George S. Mann, agent des sauvages, de la réserve Hobbema, a-t-il été renvoyé du service? Dans l'affirmative, pour quelle raison?
2. Si c'est pour ingérence politique, y a-t-il eu enquête?
3. Combien de temps avait-il été employé?
4. Reçoit-il une pension de retraite, et dans ce cas, quel montant? Dans la négative, quelle en est la raison?

M. ROCHE:

1. M. Mann a été informé que ses services cesseraient le 1er mai 1913 par suite de son mauvais état de santé.
2. Réponse au n° 1.
3. Depuis avril 1882.
4. Non. Il ne tombe pas sous la loi des retraites.

COMITE DE L'AGRICULTURE.

M. BORDEN propose:

Que le nom de M. Roche soit substitué au nom de M. Rogers dans le comité permanent de l'agriculture et de la colonisation.

(La motion est adoptée.)

REVOCATION DE DAVID FALCONER.

M. MACDONALD fait une motion pour obtenir:

Une copie de toute la correspondance, les lettres, télégrammes et autres documents relatifs à la révocation de David Falconer, gardien de phare à l'île de Caribou, dans le comté de Pictou.

M. BORDEN: Il y a au Feuilleton un grand nombre de questions qui semblent se confondre les unes avec les autres. Nous n'avons aucune intention de conserver aucun des documents que l'on dépose d'habitude à propos de questions de ce genre, mais je pense que si ces motions sont adoptées, il sera nécessaire que quelques-uns des honorables députés qui les ont proposées consultent un membre du Gouvernement ou quelque fonctionnaire du bureau du secrétaire d'Etat pour faire en sorte que les états ne soient pas dressés en double et qu'on établisse une certaine régularité dans les ordres de la Chambre qui empiètent, je crois, les uns sur les autres et se confondent dans beaucoup de cas.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne vois aucune objection à cette procédure, mais si cela n'implique pas trop de travail, le simple travail mécanique de préparer les réponses devrait être fait, car il peut arriver que deux députés posent une question

demandant la même chose et que pourtant l'une diffère un peu de l'autre. Mais si les motions sont identiquement les mêmes, je ne vois aucune raison pour qu'elles soient l'objet de double réponse.

M. PELLETIER: Il y a plusieurs motions au Feuilleton demandant des états relatifs à des révocations de receveurs de la poste dans un certain comté et il y a une motion relative à toutes les révocations faites dans le pays. Il suffira peut-être de répondre à la motion couvrant tous les cas.

Quelques honorables DEPUTES: Non, non.

M. PELLETIER: Nous devons donner la même réponse dans chaque cas.

M. CARVELL: Faites des duplicata.

M. PELLETIER: Nous passerons notre temps à faire des copies.

M. CARVELL: Cela ne peut pas vous faire de mal.

M. GRAHAM: Un rapport général serait très volumineux et sa préparation prendrait toute l'année, tandis qu'un rapport isolé peut être préparé en peu de temps. Si un rapport général était déposé, le Gouvernement pourrait ensuite, lorsque d'autres questions seraient posées, renvoyer le député à telle ou telle page du rapport.

M. HUGHES (Victoria): Je ferai observer que la motion portant le numéro 176, déposée par l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), est redigée en termes très vagues. Elle demande que la Chambre ordonne le dépôt de:

Copie de toutes lettres, télégrammes, papiers et autres documents, antérieurs à la démission de M. un tel.

J'ignore si cela comprend tous les départements ou un seul. Je cite ce cas pour faire voir à la Chambre que, bien souvent, les motions manquent de précision. On se demande ce que l'auteur de la motion désire avoir. Il ne s'agit pas dans ce cas-ci d'une motion ordinaire; la question qu'elle soulève fera l'objet d'un débat et tout ce qui s'y rapporte devrait être expliqué clairement, avant que la Chambre ordonne le dépôt du rapport.

M. l'ORATEUR: On discute en ce moment des motions qui sont sur l'ordre du jour, ce qui est contraire au règlement.

(La motion est adoptée.)

DESTITUTION DE M. ANGUS SMITH.

M. MACDONALD demande:

Copie de toute correspondance, lettres télégrammes et autres documents concernant la destitution de Angus Smith, pilote sur le steamer "Earl Grey"; aussi, copie de toute preuve faite lors de la dernière enquête tenue au sujet desdites plaintes et du rapport de l'enquêteur a ce sujet.

Il s'agit ici d'une destitution faite à la suite d'une enquête conduite par ce délicieux personnage, M. Duchemin. Certains ministres avaient promis de déposer sur le bureau de la Chambre les dépositions recueillies par ce commissaire-enquêteur, mais ne l'ont pas fait. Je demande au ministre de voir à ce que le rapport soit complet et conforme à l'ordre de la Chambre et à la motion.

(La motion est adoptée.)

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—TRANSPORT DES EMPLOYES.

M. MACDONALD demande:

Copie de toute correspondance, de tous télégrammes et autres documents relatifs à l'ordre émis par le département des Chemins de fer au sujet du transfert des mécaniciens et chauffeurs en ce qui concerne le trafic de chemin de fer entre Truro et New--Glasgow, dans le comté de Pictou.

—Avant le développement industriel de la partie est de la Nouvelle-Ecosse—développement qui a créé plus de trafic dans cette partie de la province que sur tout le parcours de l'Intercolonial—et quand l'Intercononial était encore à l'état rudimentaire ce bout de chemin entre Truro et New-Glasgow était administré et exploité par des fonctionnaires qui avaient la direction de la voie entre Halifax et Moncton. La construction du chemin qu'on appelle la voie courte, entre Oxford-Junction et New-Glasgow, le développement des industries houillères et métallurgiques dans le comté de Pictou, et l'installation des grandes usines de la Dominion Coal and Steel Co., dans le Cap-Breton, ont créé des conditions anormales qui ont nécessité l'intervention des autorités.

Après mûre réflexion et à la demande des personnes intéressées dans ces industries, il fut décidé il y a quinze ou seize ans qu'il était préférable que cette partie du chemin fût exploitée, non pas comme une annexe à la ligne principale, entre Saint-Jean et Moncton, mais comme faisant partie de la partie de l'Intercolonial désignée sous le nom de division d'Oxford et New-Glasgow, allant d'Oxford-Junction, dans le comté de Cumberland, jusqu'à Sydney, dans le comté du Cap-Breton.

Depuis, de simples employés de la ville de Truro et des environs ont voulu séparer cette partie du chemin de la division Oxford et New-Glasgow, pour en relier l'exploitation à celle de la ligne principale. Il va sans dire que cette proposition comportait de nombreux inconvénients pour ceux qui ont la manutention du trafic sur la division de l'est. S'il était possible de supposer un état de choses par lequel le bureau du surintendant du chemin de fer serait situé à un mille

d'une grande compagnie métallurgique, ce qui permettrait à cette compagnie de charger ses produits sur ses propres voies de garage et de les expédier au point central de la division, s'il était possible d'imaginer une administration par laquelle les marchandises à transporter doivent rester sur les voies de garage jusqu'à ce que les employés d'une autre division, à cinquante milles plus loin, viennent les enlever, on pourrait alors se faire une idée de l'état de choses qui existe aujourd'hui, grâce aux instructions données par le présent ministre des Chemins de fer.

Je sais que les fonctionnaires du chemin ont fait tout en leur pouvoir pour obvier aux inconvénients causés par cette anomalie, et je demande au ministre de ne pas changer ce système qui existe depuis si longtemps sans avoir entendu les représentations des employés du chemin et des personnes intéressées dans les industries de la partie est de la Nouvelle-Ecosse, vu que ce changement intéresse également les employés et les hommes d'affaires.

J'ai été surpris d'apprendre que le ministre, après les promesses qu'il m'avait faites l'an dernier, ait ordonné le changement, sans consulter les intéressés. Si les ordres qui ont été donnés et qui gènent le trafic sont mis à exécution, ils causeront un tort considérable aux industriels de la Nouvelle-Ecosse.

Mon but, en déposant cette motion, est d'obtenir du département des renseignements complets sur ce qui a été fait et de connaître les raisons qui ont motivé cette décision du ministre. Ce dernier devrait suspendre toute action ultérieure, jusqu'à ce que les industriels de l'Est de la Nouvelle-Ecosse aient l'occasion de faire valoir leurs objections et d'expliquer en quoi le nouvel état de choses leur serait préjudiciable.

M. SINCLAIR: A titre de représentant de l'est de la Nouvelle-Ecosse, je tiens à déclarer que j'approuve entièrement l'attitude que vient de prendre l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) sur une question à laquelle je porte un grand intérêt. Il y a quelques années, je croyais que toute l'affaire avait été réglée, mais depuis il y a toujours eu plus ou moins de confusion et je crois que tout se résume à une question ouvrière; il s'agit de savoir si les employés qui résident à Truro et dans les environs, devraient avoir plus que leur part du travail fourni par l'Intercolonial.

Si l'on veut que le chemin soit exploité rationellement et pratiquement, il serait naturel que le travail sur la division de l'est fût fait par les employés de cette division, et je ne comprends pas pourquoi le Gouvernement fait venir des hommes d'une autre division pour faire le travail de la division de l'est. Autant que je puis m'en rendre compte, chaque division est administrée séparément par son bureau central et il n'y a aucune raison, si ce n'est pour favoriser certains particuliers, pour que la division de l'est soit traitée autrement que les autres divisions. L'embranchement entre Truro et New-Glasgow appartient, géographiquement, à la division de l'est. Il a été attribué à cette division il y a plusieurs années et pour ne pas commettre d'injustice envers les employés qui travaillaient alors sur l'ancienne division d'Halifax, il fut décidé de les employer tous sur la division de l'est, en leur conservant leurs droits à l'avancement dans cette division.

Cette question qui était restée controversée pendant plusieurs années fut finalement réglée après que tous les intéressés eussent été entendus, mais on vient de la rouvrir de nouveau. Je considère qu'elle avait été très bien réglée la première fois et on aurait dû en rester là. Tout le trafic devrait être laissé au bureau central de la division de l'est. Le système que l'on veut inaugurer causera de grands inconvénients aux expéditeurs comme vient de l'expliquer l'honorable député de Pictou et sera plus ou moins injuste envers les employés de la division de l'est. Je désire particulièrement appeler l'attention du ministre sur ce point. Je considère de plus qu'il n'est ni pratique ni économique d'aller chercher des hommes à Truro pour prendre charge d'un convoi à Stellarton, à quarante milles plus loin. J'espère que le ministre étudiera sérieusement cette question et en revindra à l'ancien arrangement qui donnait satisfaction aux clients du chemin et rendait justice aux employés de la division de l'est.

M. STANFIELD: J'ignorais, monsieur l'Orateur, que cette question dût être discutée cet après-midi et je n'ai malheureusement pas sous la main certains documents dont j'aurais aimé à me servir. Cette question a été longuement discutée pendant des années; elle n'intéresse pas seulement les mécaniciens, mais aussi les chefs de trains et les serre-freins. Je ne discuterai pas la question aujourd'hui, mais l'honorable député de Guysboro, M. Sinclair, a parlé d'avancement et l'honorable député de Pictou prétend que les employés de Truro sont les principaux intéressés, dans cette affaire. A mon sens, les employés entre Halifax et Truro y ont autant d'intérêt que ceux de Truro. Quant à la question de l'avancement, je puis dire que sur la voie principale, entre Halifax et Truro, il y a des employés passés depuis longtemps dans la classe aînée, qui servent encore comme serre-freins sur des trains spéciaux, pendant que de plus jeunes employés sont conducteurs sur des trains réguliers. Les griefs des employés entre Truro et Halifax sont aussi bien fondés que ceux de la division de l'est et mê-

me plus. Je crois savoir que ni les mécaniciens, ni les chauffeurs, ni leurs associations respectives, n'ont accepté le règlement qui a été fait il y a quelques années.

On ne m'a jamais consulté avant de soulever cette question. Je comprends qu'on s'est servi de la fraternité des mécaniciens pour presser le règlement de cette difficulté: on n'a jamais invoqué de raison politique pour atteindre ce but. Quant à ce que l'honorable député de Guysboro a dit à l'endroit de mécaniciens qui partent d'un certain point, on doit se rappeler que la différence qui existe entre les mécaniciens et les conducteurs, c'est qu'ils ne voyagent pas sur les mêmes divisions d'un même chemin de fer et que les mécaniciens et les chauffeurs ne relèvent pas de l'autorité à laquelle les conducteurs sont soumis. Ces derniers relèvent du surintendant de la division, tandis que les mécaniciens et les chauffeurs obéissent à un chef ouvrier comme eux. Lorsqu'on soulèvera à nouveau cette question, j'espère qu'il me sera possible d'entrer dans des détails plus complets et d'expliquer comment il se fait que cette question intéresse aussi vivement cette classe d'ouvriers de chemin de fer qu'on trouve de Truro à Halifax.

M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer): J'ai été malheureusement forcé de m'absenter de la Chambre quand on a soulevé cette question, car, autrement, j'aurais demandé qu'elle restât en suspens. Je ne trouve pas au ministère des Chemins de fer les documents qui se rattachent à cette question et j'ai dû m'adresser à Moncton pour me les procurer. Je demanderai qu'on suspende la discussion jusqu'au jour où j'aurai tous les documents devant moi. Je tiens à affirmer à l'honorable député de Pictou que je n'ai aucune intention de manquer à mon engagement en cette affaire; si l'on a opéré ce changement sans donner aux parties intéressées l'avis nécessaire, nous réparerons certainement cet oubli.

M. MACDONALD: J'accepte volontiers la proposition de l'honorable ministre. J'avais pensé qu'il n'avait pas tenu compte de la promesse qu'il m'avait faite. Tout ce que je demande, c'est qu'il voie à ce que les intérêts des ouvriers de la division de l'est de ce chemin de fer reçoivent toute la protection à laquelle ils ont droit et que dans l'intervalle l'ordre soit contremandé.

ACHAT ET VENTE DE MOUTONS PAR LE MINISTERE DE L'AGRICULTURE.

M. MACDONALD demande:

Un relevé faisant connaître le nombre de moutons achetés par le département de l'Agriculture pour être revendus dans la province de la Nouvelle-Ecosse; quels en ont été les prix; qui les a achetés; à quels endroits et de quelles personnes;—aussi la date ou les dates des ventes, et les prix de ces ventes, ainsi que copie de tout rapport, s'il y a, concernant l'achat et la vente de ces moutons.

—En demandant le dépôt de ces documents, je veux appeler l'attention de la Chambre sur certaines affirmations que les journaux de la Nouvelle-Ecosse se permettent de faire relativement à la façon d'agir du ministère de l'Agriculture sur la vente des moutons, et des règlements qui ont été en vigueur dans cette province, au moins, durant l'automne dernier. Ces affirmations revêtent un caractère tel que la Chambre et le ministre devraient s'enquérir de tout ce qui se rapporte à cette question. Elles ne sont pas le fait d'adversaires du Gouvernement, mais d'amis de la présente administration. La lettre dont je me propose de faire la lecture a été écrite par M. D. M. Cameron, d'Elgin, comté de Pictou; elle porte la date du 11 octobre 1912 et elle est adressée à une feuille connue sous le nom de "Free Lance", publiée dans le comté de Pictou. En voici la teneur:

Au rédacteur du "Free Lance,"—Ayant eu l'avantage d'assister aux dernières ventes de moutons de pure race, j'aimerais faire connaître aux cultivateurs quelques-unes des impressions que j'ai ressenties alors. Vous savez que le Gouvernement fédéral à sa dernière session a accordé un montant considérable en vue de promouvoir le développement de l'agriculture. Une partie de ces deniers a été remise à l'association des éléveurs de moutons du Canada, à seule fin de stimuler l'élevage des moutons dans les Provinces maritimes, dans la Colombie-Anglaise et dans certaines parties du Nord-Ouest. Si j'en juge d'après les ventes récemment opérés, une partie de cet argent a été dépensée à tort, si l'on tient compte de la qualité infime des animaux exposés.

Je réclame le privilège de juger la qualité de ce bétail, parce que je me suis livré moi-même à l'industrie de l'élevage du mouton de race pure durant quinze années. Il y a quelques années, le gouvernement provincial a pris l'initiative de ventes semblables. On donna au professeur Cummings l'ordre d'acheter le bétail. Il se procura d'abord des animaux que lui offraient les éleveurs de cette province, tous amis du Gouvernement, cela va sans dire; on devrait acheter le reste dans Ontario.

On a représenté à la commission chargée de ce travail aujourd'hui (commission dont fait partie aujourd'hui M. Corning, M.P.P., de Yarmouth, agissant en qualité de représentant des Provinces maritimes) que les éleveurs provinciaux méritaient certains égards, mais on n'a pas tenu compte de tout cela.

Si je compare le bétail acheté par le professeur Cummings à celui exposé à Antigonish, je constate qu'il n'a pas la même valeur.

La Chambre observera que cette per- a acheté, pour l'offrir en vente dans la sonne déclare que l'administration fédérale Nouvelle-Ecosse, des animaux qui ne peuvent soutenir la comparaison avec ceux que le professeur Cummings avait achetés au nom du gouvernement provincial.

A l'exception d'une douzaine de béliers, le reste du troupeau ne pouvait servir que comme viande de boucherie. L'apparence de ce bétail était bien ordinaire et, certes, on pourrait facilement se procurer d'autres moutons de qualité supérieure en s'adressant aux éleveurs des environs et en le payant la moitié du prix qu'on avait donnné pour les autres.

En examinant de plus près ces animaux, j'ai senti la honte couvrir mon front et j'ai tenté à me dire conservateur. Je ne suis pas un expert dans l'élevage du mouton, mais l'auteur de cette lettre prétend l'être; il dit que le bétail que le présent ministre de l'Agriculture a envoyé à la Nouvelle-Ecosse dans le but d'aider l'industrie de l'élevage du mouton dans notre province était d'une qualité si inférieure qu'en l'examinant de plus près, il a senti diminuer son zèle pour le parti conservateur.

J'aimerais demander aux cultivateurs de ce comté s'ils sont satisfaits de la façon en laquelle le gouvernement provincial applique la subvention spéciale que le Gouvernement fédéral accorde à condition qu'elle soit distribuée parmi les éleveurs. Le chèque représentant cette gratification, qu'on a adressé à la société d'agriculture de Lorne, représentait la magnifique somme de 78 cents.

Je crois comprendre qu'on dépense quelques milliers de dollars pour les écoles d'agriculture et pour la station agronomique de Truro. Ne pourrait-on pas voir à ce qu'on dépensât cette somme de façon à ce que la plupart des cultivateurs en retirassent un avantage pratique?

Comparons maintenant les prix réalisés à Antigonish. Des béliers ont été vendus sept dollars chacun; les ventes effectuées à Windsor et au Port-Hawkesbury ont rapporté trois fois ce montant. Je ne me rappelle pas le chiffre exact, mais je pourrai me le procurer. On paie sept dollars chaque bélier, alors que cet animal se vend trente dollars dans Ontario. Voici un fait qui démontre que les cultivateurs reconnaissent le bétail de bonne qualité lorsqu'ils ont l'occasion d'en voir des échantillons: l'un des meilleurs béliers offerts en vente à Antigonish a rapporté vingt-sept dollars à son propriétaire. On m'a informé que cet animal ne se vendait que la moitié du prix sur notre marché.

Je suppose qu'on a acheté des animaux de bonne qualité, mais on a expédié les meilleurs dans l'Ouest. Si je comprends bien, ces ventes vont se continuer; je crois qu'il est à peu près temps pour nos représentants et nos cultivateurs de s'occuper de cette question et de ne pas permettre aux éleveurs de l'Ontario de commander le marché des animaux d'élevage, ce qui leur permet de nous expédier leurs animaux de rebut, sans que nous protestions.

Cette lettre porte la signature de D. M. Cameron, d'Elgin, conté de Pictou, un excellent conservateur, un cultivateur et un éleveur intelligent, un homme qui connaît ce dont il parle et si l'affirmation qu'il fait est vraie, alors le ministère de l'Agriculture qui devait accomplir des réformes aussi marquées, sous la direction du nouveau ministre, a manqué complètement à sa tâche sous ce rapport. On nous a dit, lorsque les conservateurs sont arrivés au timon des affaires que l'honorable M. Fisher, un cultivateur pratique, qui s'était occupé toute sa vie de tout ce qui se rattache à l'agriculture, devait être éclipsé par le nouveau titulaire. Pourtant, nous constatons aujourd'hui d'après l'affirmation de ses amis conservateurs qu'il compte dans mon comté, que si le nouveau ministre connaît un peu la pommiculture, il ignore complètement ce qui a trait à l'élevage du mouton, si l'on en peut juger par les animaux qu'il a expédiés en notre province. Quoiqu'il en soit, le contenu de cette lettre indique qu'on a trompé le ministre ; celui-ci s'en rapportait évidemment à l'avis de certaines personnes qui étaient parties à la recherche de moutons de qualité supérieure dans l'Ontario ou ailleurs dans le pays, mais qui n'avaient réussi qu'à s'en procurer des spécimens de seconde classe qu'elles avaient envoyés à la Nouvelle-Ecosse où ils ont été vendus à l'enchère à un prix ridiculement bas, parce que les cultivateurs de la Nouvelle-Ecosse avaient eu assez de bon sens pour constater que ces animaux ne valaient rien, au point de vue de leur reproduction. Tout cela n'indique pas que l'honorable ministre de l'Agriculture a montré beaucoup d'initiative, d'intelligence innée ou même de capacité extraordinaire dans tout ce qui se rapporte à la division de son ministère qui doit s'occuper de l'agriculture.

L'accusation portée en termes précis par la personne qui assume une responsabilité d'écrire cette lettre en est une qui s'impose à l'attention de la Chambre et à celle du ministre; j'écouterais avec plaisir les explications que l'honorable ministre pourrait nous fournir à ce propos. J'ose espérer que nous pourrons trouver tous les renseignements désirables dans les documents dont l'honorable ministre fera le dépôt. M. Cameron et les autres personnes qui ont acheté ces animaux pourront connaître le prix que ces derniers ont coûté à l'origine; les aptitudes de ceux qui les ont achetés, enfin, toute l'histoire de cette transaction que cette lettre condamne si vertement.

M. STANFIELD: Je ne suis pas juge de la qualité du mouton; cependant, je connais un peu le produit de la laine du mouton. Je prends la parole pour affirmer que la vente de ces animaux s'est faite à Truro et je sais que ceux qui étaient chargés de conduire ces moutons à la Nouvelle-Ecosse, ont consulté le professeur Cummings et M. Fred. Fuller, que l'honorable député connaît parfaitement, de même qu'il n'ignore pas non plus la nature des sentiments politiques qu'ils professent. Conversant avec M. le professeur Cumming dont nous reconnaissons tous le mérite dans la Nouvelle-Ecosse, j'ai appris de lui que la vente effectuée à Truro était bonne et que la qualité des animaux vendus ne laissait pas à désirer.

M. BURRELL (ministre de l'Agriculture): Je puis faire observer à l'honorable député qui a soulevé cette question que celle-ci ne relève pas directement du ministère de l'Agriculture. Nous n'avons pas accompli ce travail ni dépensé ces deniers comme ministère; à tout événement je ne pourrais assumer personnellement la responsabilité du plus infime détail de cette affaire. J'ajouterai que le gratification qui a permis d'exécuter le travail dont on parle a été faite à l'association des éleveurs des moutons du Dominion dans le but de travailler à promouvoir l'élevage du mouton au Canada, lequel—ce que reconnaîtra mon honorable ami—mérite tout notre encouragement.

Quand on a accordé ce montant à l'association des éleveurs de moutons, on a fait observer qu'étant donné qu'on ne pourrait, avec cette somme comparativement minime, s'occuper de cette industrie par tout le Canada, on devrait commencer par l'Ouest et par l'Est qui se trouvent aux extrémités du pays, parce que les éleveurs de la Nouvelle-Ecosse méritaient tout l'encouragement voulu touchant cette industrie qui va représenter des bénéfices assez élevés pour cette province.

Je n'imagine pas que l'honorable député puisse trouver à redire à ce principe. Quant aux questions politiques qu'on pourrait rattacher à cette affaire, je me permettrai de faire observer à mon honorable ami que le président de l'association des éleveurs de moutons du Dominion à qui on a remis cet argent est le colonel McRae, un libéral très connu et très ardent, de sorte que je ne puis croire que l'honorable député se permette de nous attaquer au point de vue du favoritisme politique à ce propos.

On nous conseille en ceci de commencer par acheter un certain nombre de béliers et de brebis croisés de bonne race que l'on répartirait entre les parties de la Nouvelle-Ecosse les plus propres à l'épanouissement de cette industrie. A l'heure qu'il est, je ne suis pas en mesure d'entrer dans tous les détails indiqués par mon honorable ami. Je crois que l'on peut obtenir une multitude de renseignements par l'entremise de l'association fédérale des éleveurs de moutons, et bien que cela ne soit pas précisément de mon domaine et que j'aie la certitude qu'il s'accomplit d'excellente besogne, je me ferai un devoir de fournir à l'honorable député des détails qui lui feront voir que les choses ne sont pas exactement telles qu'il pense. En attendant je propose que la suite de la discussion soit renvoyée à une autre séance.

M. MACDONALD: Avant que le débat soit ajourné, j'aimerais à dire au ministre qui semble tenir à recueillir des données sur le sujet, que la question fut soulevée par la personne dont j'ai cité la lettre; je veux lui rappeler qu'il était bien entendu que son prédécesseur et l'ancien Gouvernement avaient décidé d'établir dans la partie orientale de la Nouvelle-Ecosse des stations d'élevage, et que dans notre province les exploitants de l'industrie du mouton considèrent que ce serait là le meilleur moyen de favoriser l'élevage du mouton et d'assurer l'épanouissement de cette industrie dans la Nouvelle-Ecosse.

A mon sens, le ministre de l'Agriculture eût fait un usage beaucoup plus judicieux des deniers mis à sa disposition s'il avait établi un système de stations d'élevage dans l'est de la Nouvelle-Ecosse, afin que ceux des principaux cultivateurs de mon comté qui s'intéressent à la question pussent se renseigner. J'aimerais à convaincre le ministre de la nécessité qu'il y aura de se préoccuper de l'établissement de ces stations d'élevage quand de nouveaux deniers seront mis à sa disposition pour cet objet, au lieu de dépenser de l'argent à acheter des moutons comme ceux dont il est ici question et à les expédier dans notre province pour y être vendus.

M. BORDEN: A mon avis, le plus brillant avenir devrait être réservé à l'élevage du mouton dans la Nouvelle-Ecosse. Je ne sache point qu'il y ait au Canada de province qui, à certains égards, soit plus propre que celle de mon honorable ami (M. Macdonald)—et c'est aussi la mienne—à favoriser l'épanouissement de cette industrie. L'honorable député tient pour fait que les moutons sont exactement tels qu'il est dit dans la lettre dont il a donné lecture à la Chambre.

M. MACDONALD: Mon témoin est digne de foi.

M. BORDEN: A l'égard des moutons comme à l'égard d'autres animaux et d'autres choses, il peut exister, j'imagine, de légitimes divergences d'opinion; or, en l'absence de renseignements plus complets, je ne saurais accepter sans réserve l'opinion énoncée dans la lettre dont lecture a été donnée à la Chambre, quelque respect que j'aie pour celui qui l'a écrite.

Quoi qu'il en soit, mon honorable collègue de l'Agriculture a confié les deniers votés à une association représentative à laquelle il s'en est remis du soin de les faire servir à un objet fort utile et convenable; et je ne sais pas au Canada d'association, de groupe d'hommes auquel il eût été plus judicieux de confier le soin de cette dépense qu'à l'association fédérale des éleveurs de moutons. Je ne prétends pas connaître les membres de cette association, mais on me dit qu'elle se compose d'hommes qui ont fait une étude particulière de l'élevage du mouton et qu'il y a tout lieu de les croire capables de faire le choix des sujets nécessaires aux objets de l'industrie, tant dans l'Ouest que dans les provinces de l'Est.

Ainsi que l'a fait observer le ministre de l'Agriculture, le président de cette association n'est pas seulement un des plus marquants parmi les exploitants de cette industrie, il est aussi en relations très intimes avec le parti que représentent nos honorables amis de la gauche. Cela étant, on ne saurait reprocher au ministre de l'Agriculture d'avoir favorisé des amis politiques en s'adressant à l'association qui lui semblait la plus représentative et en la chargeant, sans se soucier de l'intérêt politique, de faire servir une certaine somme d'argent à un objet éminemment utile. Mon honorable collègue, toutefois, pourra peut-être fournir de plus amples renseignements à une autre occasion.

M. NESBITT: Je me permettrai de faire observer au ministre de l'Agriculture qu'il vaudrait beaucoup mieux charger un de ses propres fonctionnaires, un expert en la matière, de faire l'achat de ces moutons. Les membres de l'association fédérale des éleveurs de moutons ne sont que de simples mortels qui tiennent à profiter de l'occasion pour faire de l'argent. Il en est de même des autres associations d'éleveurs.

M. RHODES: Je ne désire pas discuter d'une manière générale la question de l'élevage du mouton, car je n'y entends goutte; mais comme les mesures que l'on a prises à l'égard de la distribution des moutons dans la Nouvelle-Ecosse ont été critiquées par une personne que le représentant de Pictou (M. Macdonald) considère comme une autorité en la matière, je dirai que nous avons dans le comté de Cumberland des éleveurs de premier ordre. Il n'est pas au Canada d'éleveurs qui se soient conquis une renommée plus grande que celle dont les frères Logan jouissent dans tout le pays.

Lorsque les personnes chargées d'acheter des moutons de choix pour les objets de l'industrie en question vinrent dans le comté de Cumberland, elles se consultèrent avec M. Stanley Logan, chef de la maison Logan Brothers, et achetèrent les plus beaux sujets de son troupeau. J'ajouterai à l'intention du député de Pictou que M. Logan est un des libéraux les plus zélés du comté. C'est le cousin de l'ancien député. Il est président régional de l'association des éleveurs de moutons de Cumberland, et les moutons que l'on a obtenus des autres éleveurs ont été achetés après consultation avec M. Logan. Je sais que l'on a aussi acheté des moutons à M. Barry Baker, de Minudie, qui appartient à l'une des plus vieilles familles libérales du comté de Cumberland.

La presque totalité des moutons choisie dans le comté de Cumberland par l'association des éleveurs de moutons ont été achetés à des libéraux. Je ne signale le fait que pour donner à mon honorable ami de Pictou l'assurance que la vente de ces moutons dans la province de la Nouvelle-Ecosse est restée étrangère aux choses de la politique et que l'on s'est uniquement préoccupé de l'intérêt des éleveurs de moutons de la province.

M. GUTHRIE: J'ai l'honneur de représenter un comté qui figure au premier rang parmi ceux qui, au Canada, sont renommés pour l'élevage du mouton; c'est du moins le comté où l'on trouve les plus beaux types de la race ovine. La dépense des deniers destinés à encourager l'industrie du mouton dans la Nouvelle-Ecosse a été confiée, dit-on, à l'association des éleveurs de moutons, et le ministre de l'Agriculture a dit que le président de cette association est M. le colonel McCrae.

Le colonel McCrae demeure comme moi à Guelph, et je ne crois qu'il y ait en ce pays d'homme plus versé que lui dans la connaissance du bétail en général. Si les moutons en question ont été achetés sur son avis, je suis persuadé qu'il n'y a pas eu d'erreur.

M. RHODES: Le colonel McCrae a parcouru la province en son entier, et les moutons en question ont été achetés après qu'il les eût examinés.

M. GUTHRIE: Je le crois homme à ne jamais s'écarter du sentier de la rectitude; il me semble cependant que les moutons en question se sont vendus à bien bas prix.

M. MACDONALD: Ce sont des moutons d'une toute autre race.

M. GUTHRIE: Il parait qu'on les a vendus à $7 après les avoir payés $30.

M. RHODES: Les cultivateurs du comté de Pictou sont des fins matois; je ne veux pas insinuer par là qu'ils se soient coalisés à l'époque où ces ventes eurent lieu, mais je suis enclin à penser que les moutons en question valaient tous ceux qui se sont vendus ailleurs.

M. GUTHRIE: En tant qu'éleveur, le colonel McCrae jouit de la plus haute considération. Si les membres du Gouvernement ont véritablement l'intention d'encourager l'industrie du mouton dans la Nouvelle-Ecosse ou en quelque autre province du Canada, ils avaient une belle occasion de le prouver au mois de septembre de l'année dernière, quand la question de la réciprocité commerciale était soumise au peuple. A l'heure qu'il est, c'est chose bien connue qu'au Canada l'industrie du mouton n'est pas rémunératrice, sauf dans les cas, assez rares d'ailleurs, où les éleveurs s'occupent de sujets de fantaisie, de moutons de race exceptionnelle qu'ils exportent aux Etats-Unis. On trouve un assez grand nombre de ces éleveurs dans le comté que j'ai l'honneur de représenter

Si l'honorable ministre de l'Agriculture s'employait à nous obtenir l'entrée en franchise de nos moutons aux Etats-Unis, il rendrait un réel service à l'industrie du mouton. Les moutons du Canada se vendent avantageusement chez nos voisins. Pour mon comté, le lieu d'expédition est Buffalo; c'est là que nous expédions nos moutons et c'est là aussi que nous acquittons les droits. Tout fait prévoir que si nous obtenions l'admission en franchise aux Etats-Unis, nous pourrions faire de cette industrie une entreprise rémunératrice. N'est-il pas étrange de constater que le nombre des cultivateurs se livrant à l'élevage du mouton était, il y a vingt-cinq ans, six fois plus considérable qu'il n'est aujourd'hui? Presque tous ont renoncé à cet élevage, c'est à peine si l'on en rencontre quelques-uns ici et là, et dans les conditions actuelles on trouvera peu d'éleveurs dans la Nouvelle-Ecosse et les autres parties du Canada si nos moutons ne sont pas admis en franchise aux Etats-Unis.

Toutes les ventes importantes du comté de Wellington se font dans les états du centre et de l'ouest de la république américaine. Les grands éleveurs américains viennent visiter nos troupeaux et paient de bons prix, des prix beaucoup plus élevés que ceux que l'on a obtenus dans la Nouvelle-Ecosse et que vient de mentionner l'honorable député de Pictou (M. Macdonald).

Si j'ai bien compris la lettre dont on a donné lecture, il y est dit que l'auteur de cette lettre, un conservateur, avait eu à rougir des moutons qu'il avait vus. Pour ma part, j'ai entendu un cultivateur déclarer, quelques jours après l'élection de septembre 1911, qu'il avait voté contre la réciprocité et que depuis, il n'osait plus regarder un mouton en face.

Je suis d'avis que, si le ministre de l'Agriculture (M. Burrell) s'employait à trouver un meilleur marché pour la vente des moutons, il contribuerait plus au progrès de cette industrie que par le paiement direct de toute somme d'argent qu'il pourrait offrir.

CREUSEMENT DE LA RIVIERE DE L'EST, (N.-E.).

M. E. W. MACDONALD (Pictou) demande le dépôt d'une:

Copie de tous télégrammes, lettres et correspondance relatifs au creusage du lit de la rivière de l'Est, dans le comté de Pictou, aussi de tout rapport d'ingénieurs à ce sujet, et de tous plans et autres documents touchant l'exécution de ce travail.

—L'objet de cette motion est de permettre aux gens de constater quelle est l'attitude actuelle du département des Travaux publics à l'égard du creusage du lit de la rivière de l'Est. Cette rivière se jette dans le port de Pictou et sur ses rives sont situées les villes importantes de New-Glasgow et de Trenton, ainsi que de quelques-uns des plus gros établissements industriels de la Nouvelle-Ecosse. Reconnaissant l'importance des communications par eau pour ces industries, l'ancien gouvernement avait entrepris, il y a trois ans, de creuser le lit de cette rivière afin d'établir un chenal navigable entre le détroit de Northumberland et le port de Pictou, pour les gros vaisseaux jusqu'à New-Glasgow et Trenton.

Afin de réaliser ce projet, il avait fourni un dragueur à succion de construction spéciale qui a rendu de bons services, si bien qu'à la fin de la dernière saison, sous l'ancien gouvernement, il existait sur une distance de six milles un chenal de 22 pieds de profondeur à l'eau basse. A un endroit ou deux le long de ce chenal, le creusage exigeait l'emploi d'un autre dragueur. Nous espérions que ce dragueur viendrait dès les premiers jours de la dernière saison afin de rendre les travaux aussi utiles que possible. Mais ce dragueur spécial n'est arrivé que depuis quelques semaines, de sorte que le parachèvement de l'entreprise a été retardé et que les travaux ont été temporairement suspendus.

Le printemps dernier presque toute l'équipe du dragueur, sauf le capitaine et le mécanicien, a été congédiée—non à cause de fautes quelconques ou d'ingérence politique, mais uniquement parce que ceux qui la composaient appartenaient à un parti politique—on leur a simplement dit de s'en aller. Ces renvois, et les délais étranges apportés à la mise en œuvre du dragueur, ont été cause que rien n'a été fait pour réaliser ce grand projet avant les derniers jours de mai ou le mois de juin. Même lorsque le dragueur a commencé à fonctionner, il était manœuvré par une équipe de gens malhabiles, de sorte qu'il y a eu des erreurs et des accidents qui ont nui aux travaux, et qu'il s'est fait peu de chose au cours de la saison.

Le principal mécanicien, qui n'avait pas été congédié, a quitté le dragueur au milieu de l'été parce qu'il était impossible de rien faire de bien avec les incapables qui avaient remplacé les bons ouvriers qui travaillaient là depuis nombres d'années. Aussi, l'an dernier, presque rien n'a été fait. Je sais que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers) occupe son poste depuis trop peu de temps pour connaître ces faits et l'état dans lequel se trouve cette entreprise. Mais il doit se rappeler que l'hiver dernier plusieurs de ses amis politiques sont venus trouver celui qui était alors ministre des Travaux publics pour lui parler de cette amélioration.

Vu l'opinion que tenait le Gouvernement en ce temps-là, nous espérions que les travaux avanceraient d'une manière sensible. Le dragage n'offre pas de difficultés spéciales et le creusage du lit de la rivière est nécessaire pour donner tous les avanta-

ges possibles aux établissements industriels de ces villes.

Une somme de $75,000 a été inscrite dans le budget, mais rien n'a été accompli. Sous l'ancien Gouvernement, des ingénieurs qui ont apporté un soin scrupuleux à leur travail ont dressé des plans de toutes les améliorations dont ces municipalités et ces industries avaient besoin. J'ignore pourquoi ces plans n'ont pas été mis à exécution. J'ai entendu dire que différents ingénieurs se sont rendus sur les lieux et qu'ils ont suggéré des choses qui entraîneraient la construction de barrages, et d'autres projets de ce genre. . Nous serons renseignés sur ce point lorsque les documents seront déposés sur le bureau.

Je présente cette motion dès les premiers jours de la session avec l'espoir que le ministre pourra bientôt nous communiquer les papiers.

Voici ce dont je me plains. D'abord, l'emploi du dragueur l'an dernier n'a presque pas donné de résultats. En second lieu, c'était folie de faire venir un dragueur spécial pendant une saison où il était impossible de travailler. Enfin, le fait est que rien qui accuse des progrès réels n'a été accompli l'an dernier. Outre la compagnie d'aciérie de la Nouvelle-Ecosse, les usines McNeil pour la construction de ponts, et une douzaine d'autres établissements de ce genre, il s'est formé dernièrement une grande compagnie de construction de wagons d'acier, appelée la Eastern Car Company, dont les usines sont en construction et qui, espère-t-on, commencera ses expéditions l'an prochain. On croit que le dragage du lit de la rivière de l'Est aura pour résultat de donner à ces grandes industries métallugiques accès aux usines de Terre-Neuve. Rien n'empêche qu'il en soit ainsi.

La dépense proposée n'est pas très forte, tandis que les bénéfices qu'on en retirera seront très considérables. Je demande ces documents afin que je puisse voir ce que le Gouvernement a fait jusqu'à présent. Je sais que plusieurs raisons ont empêché le département des Travaux publics de faire beaucoup d'ouvrage jusqu'à présent. L'ancien ministre perdait tellement le temps à s'occuper de la marine qu'il a perdu son portefeuille. Je suppose que ces travaux l'intéressaient peu, dans tous les cas il ne paraissait pas porter beaucoup d'intérêt aux Provinces maritimes ou à ces grands projets commerciaux. J'espère que le nouveau ministre des Travaux publics montrera plus de sollicitude à terminer les entreprises de ce genre, si avantageuses aux grandes industries du pays. J'attendrai avec beaucoup d'impatience les rapports et les plans indiquant ce que les ingénieurs ont décidé et que le ministre, j'espère, déposera sur le bureau de la Chambre.

M. STANFIELD: Je demanderai à l'honorable député si M. Cantley, le gérant général de la compagnie d'aciérie de la Nouvelle-Ecosse, n'a pas été mécontent des travaux exécutés durant l'été dernier?

M. MACDONALD: Je ne suis pas autorisé par M. Cantley à répondre pour lui, mais je sais qu'un certain nombre de citoyens de New-Glasgow ont rapporté qu'il était mécontent des travaux. Mon honorable ami semble porter beaucoup d'intérêt à mon comté mais ses renseignements sont tellement incomplets que je lui conseillerais de s'adresser à ceux qui connaissent quelque chose avant d'essayer à prendre part dans cette discussion. Parlant au nom d'un comté que je connais parfaitement, j'affirme que les hommes d'affaires dans les deux partis politiques blâment le Gouvernement à cause des délais apportés dans l'exécution de ses travaux.

M. ROGERS: Le Gouvernement n'a aucune objection à déposer tous les papiers, plans et documents relatifs à cette question, qui peuvent se trouver dans le département. Je regrette que mon honorable ami ait certaines plaintes à faire au sujet de la manière dont les travaux ont été exécutés. En réponse aux remarques de mon honorable ami concernant la compagnie d'aciérie de la Nouvelle-Ecosse, je dirai que je sais d'excellente source que le président de cette compagnie a exprimé son entière satisfaction de la façon dont les travaux ayaient été exécutés par le département des Travaux publics durant l'été dernier. Je suppose que le président de cette compagnie, qui est si directement intéressé à l'exécution de ce projet, doit être très bien renseigné sur la question.

M. MACDONALD: Le président de la compagnie d'aciérie de la Nouvelle-Ecosse n'habite pas le comté.

M. ROGERS: Il n'en est pas moins le gérant général, et il est entièrement satisfait. Tout de même tous les documents seront produits, et, j'espère que mon honorable ami découvrira, comme j'en suis sûr, qu'il s'est beaucoup trompé dans certaines des assertions qu'il a faites cet après-midi.

M. MACDONALD: Il est possible que M. Cantley approuve le plan adopté en dernier lieu par l'ingénieur du département et j'espère pouvoir l'approuver moi-même, quand je le verrai. Mais cela est bien différent de l'approbation des travaux que l'on dit avoir été exécutés par le département, vu qu'on n'a absolument rien fait pendant l'été dernier. Je sais que M. Cantley est mécontent de cette inaction.

(La motion est adoptée).

DRAGAGE DE LA RIVIERE OTTAWA.

M. DEVLIN demande:

Un état indiquant le montant d'argent dépensé pour améliorer le chenal de la rivière

Ottawa entre la cité de Hull et le village de Masson.

—Je demande ce renseignement dans le seul but d'appeler l'attention du Gouvernement sur le fait que le chenal de la rivière Ottawa entre la ville d'Ottawa ou celle de Hull, et le village de Masson n'est pas propre à la navigation. Je demanderais qu'on y fasse plus de dragage. Certaines dragues sont employées dans le moment à creuser à un endroit appelé les bancs de la Blanche. Le chenal aussi n'est pas du tout éclairé. Vu l'importance de la navigation sur la rivière Ottawa et le fait que c'est la seule communication par eau entre Ottawa, la capitale du Canada, où il y a d'immenses industries, et la ville de Montréal, le chenal devrait être mis exactement dans le même état que le chenal du Saint-Laurent. Il devrait être éclairé au moyen de bouées comme il y en a dans le fleuve Saint-Laurent.

M. BORDEN: Le ministre des Travaux publics est sorti de la Chambre il y a un instant. J'appelerai son attention sur les remarques de mon honorable ami. Personnellement je ne connais rien de la question.

DIRECTEUR DE LA POSTE A ALAMEDA, SASKATCHEWAN.

M. TURRIFF demande:

Copie de toutes lettres, télégrammes, preuves, rapports et correspondance entre le ministre des Postes ou quelques-uns des officiers du département et James Gibson, ci-devant maître de poste de Alameda (Sask.), concernant les instructions adressées à ce dernier aux fins de remettre sa charge à E. Cronk.

—C'est là une des nombreuses destitutions de directeurs de la poste dans mon comté.

C'est là un cas particulièrement mauvais, et mon but, en discutant brièvement cette affaire avant que les pièces soient déposées, est de demander au ministre des Postes si, lorsque certains renseignements lui auront été fournis, il n'enverra pas à ses agents les instructions annulant celles qui leur ont déjà été adressées, et s'il ne permettra pas à ce vieux receveur de garder son emploi jusqu'à ce qu'on ait prouvé quelque chose contre lui.

Je vais lire une lettre que j'ai reçue de ce dernier. Dans le fait, il se peut qu'il soit encore receveur. La dernière nouvelle que j'ai eue de lui, il y a une couple de semaines, m'apprenait que, bien qu'un ordre lui eût été donné de remettre le bureau à son successeur et qu'il eût reçu d'un inspecteur une lettre lui disant qu'il serait là tout prochainement pour opérer ce transfert, l'inspecteur ne s'était pas encore montré quand cette lettre a été écrite, et le bureau, en conséquence, n'avait pas changé de mains. M. Gibson m'écrit ce qui suit:

Alameda (Sask.), le 11 nov. 1912.

M. J. G. Turriff:

Cher monsieur,—J'ai reçue votre bonne lettre du 2 courant.

Le ou vers le 1er janvier 1912, à une réunion du comité conservateur, dont M. J. R. Trumper est le président, une résolution a été votée portant que le présent receveur (J. B. Gibson) ne serait pas destitué tant qu'il voudrait bien garder sa charge, mais qu'une vacance survenant, E. Cronk serait recommandé. Le ou vers le 8 septembre, j'ai reçu du ministère des Postes à Ottawa une lettre me disant que l'on s'était plaint d'ingérence de ma part dans les élections fédérales ou provinciales alors que j'exerçais la charge de receveur, mais que, cela n'était pas vrai, j'eusse à remplir la formule d'une déclaration incluse dans la même enveloppe, où je devais affirmer n'avoir pris part aux séances d'aucun comité, n'avoir sollicité le vote de personne, n'avoir acheté aucun électeur avec de l'argent ou de la boisson, n'avoir causé aucune interruption à quelque assemblée politique, mais avoir simplement voté; cette déclaration devait être faite devant un juge de paix. Aucun juge de paix ne se trouvant sur les lieux dans le temps, la déclaration fut faite devant un notaire.

Le 20 septembre, je recevais de M. W. P. Dorsett, de Redvers (Man.), un avis m'annonçant qu'il serait le 3 octobre à Alameda pour y ouvrir une enquête sur ma conduite politique pendant la durée de ma charge de receveur à cet endroit.

Le 29 septembre, je recevais du même M. Dorsett une autre lettre me disant qu'il ne viendrait à Alameda que le 8 octobre. Ce jour-là, M. Dorsett a ouvert son enquête dans le bureau de M. J. R. Trumper. Quand j'arrivai au bureau, les seules personnes qu'il y avait là étaient M. Trumper et M. Dorsett; je demandai à M. Dorsett s'il avait la déclaration que j'avais adressée au ministère à Ottawa. Il m'a dit qu'il ne l'avait pas. Il a commencé son enquête en me demandant si j'avais pris une part active aux élections fédérales ou provinciales. J'ai répondu que non. Je m'attendais que M. Trumper aurait là quelqu'un pour établir les faits reprochés, et à ma grande surprise, personne ne s'est montré. M. Dorsett m'a demandé si j'avais des témoins. Je lui ai répondu que je n'en avais pas et qu'il était difficile de prouver une négative. Il insista et me dit que je devais amener quelqu'un. J'ai fait venir MM. R. J. Wood et Fred. Strong, lesquels ayant été l'un et l'autre assermentés par M. Dorsett, ont dit ne pas savoir que J. B. Gibson ait pris part, comme on s'en était plaint, aux élections fédérales ou provinciales. M. Dorsett me demanda si j'avais discuté la convention douanière. J'ai dit non, pas dans un sens politique. M. Dorsett fit alors un sermon sur la malice d'un receveur de la poste se permettant de discuter la réciprocité, et il voulut prouver par M. T. R. Trumper que je l'avais fait; mais, pour tout esprit juridique, cela ne pouvait pas se faire. Dans le moment, j'ai dit à mes amis que j'enverrais ma démission; mais ils n'ont pas voulu me le permettre. Ils ont rédigé une requête, qui a été généreusement signée par des personnes de l'un et de l'autre parti politique, et cette requête a été envoyée au ministère à Ottawa. Je mets sous ce pli la lettre qui m'a été adressée en réponse à cette

requête; aussi copie d'une lettre que j'ai écrite au ministre des Postes le 31 octobre.

M. Trumper, de son côté, a tenté de faire signer une pétition, mais il n'a trouvé personne qui voulût y mettre son nom.

Puisque l'on s'est plaint au ministère, et que l'on a donné suite à cette plainte, on aurait dû, je pense, le faire d'une manière régulière. Pour obtenir ma destitution, on devait formuler une plainte, et si j'eusse été coupable, je me serais démis sur-le-champ. Voyez cette requête si vous pouvez, elle parle d'elle-même. Je ne cherche pas à ravoir ma place, mais je demande une enquête impartiale. Si mes amis les Trumper et autres avaient seulement eu la patience d'attendre un peu, ils auraient pu, dans le cours naturel des choses, avoir, sans heurt, le bureau de poste d'Alameda, avec tout ce qui lui appartient; mais l'homme aux 74 quarts de section en a jugé autrement, et sa parole fait loi, peu importe qui en souffre dans Alameda.

Bien sincèrement à vous,

JAMES B. GIBSON.

P.S.—J'ai toujours considéré Andrew Broder comme un de mes amis. Peut-être que, si vous le voyiez, il dirait un mot en faveur du vieux.

Je vous prie de me pardonner l'ennui que je vais vous causer par une aussi longue lettre. Je suis encore au bureau, et j'y serai peut-être jusqu'au 1er du mois. Je ne sais quand le transfert aura lieu.

Maintenant, mon cher Turriff, j'ai peur de vous fatiguer, mais encore quelques lignes. Cronk fait bâtir, mais il n'a pas un sou et chacun sait ici que c'est Trumper qui fournit les fonds pour cette affaire d'un nouveau bureau de poste à Alameda. C'est lui, et lui seul, qui en recueillera le profit; autrement, soyez sûr qu'il n'y toucherait pas de son petit doigt.

J. B. G.

Sous ce pli se trouve la déclaration que voici:

Canada,
Province de la Saskatchewan.

A savoir:

Je, James B. Gibson, de la ville d'Alameda, province de Saskatchewan, Canada, déclare ici solennellement que les affirmations contenues dans la lettre ci-jointe, adressée à M. John G. Turriff, député au Parlement, en date du 11 novembre 1912, sont conformes à la vérité des faits, et je fais cette déclaration solennelle la croyant vraie en mon âme et conscience, et sachant qu'elle a le même effet et la même valeur que si elle était faite sous serment et sous l'empire de la loi de 1893 sur la preuve au Canada.

J. P. GORDON,

Déclaré devant moi à Alameda, province de Saskatchewan, ce 11e jour de novembre 1912.

J. P. GORDON.

Commissaire pour recevoir les serments.

Cette lettre et cette déclaration mettent les faits en pleine lumière. Je suis parfaitement au courant de la situation à Alameda. J'y réside depuis nombre d'années. C'est sur ma proposition que M. Gibson fut nommé directeur de la poste, il y a trois ou quatre ans. Le ministre des Postes, je l'affirme sans crainte, ne saurait produire la moindre preuve établissant que James B. Gibson ait fait preuve de négligence dans l'exercice de ses fonctions. Dans la direction de ce bureau de poste il a fait preuve de hautes capacités, et s'est acquitté de ses fonctions à la pleine satisfaction du public de la ville et des environs. C'est ce que prouve la résolution adoptée par l'association conservatrice d'Alameda en janvier dernier, affirmant que, tant que M. Gibson désirerait conserver sa charge, il serait parfaitement libre de le faire, mais que si elle devenait vacante, on proposerait la nomination de M. Cronk. En portant à la connaissance de cette Chambre des faits et une situation parfaitement connus à Alameda, j'en suis convaincu, monsieur l'Orateur, de concert avec le ministre des Postes et tous les députés, vous avouerez qu'on a commis une grave injustice et qu'une pareille conduite envers un vieillard de quatre-vingts ans est inhumaine.

M. PELLETIER: L'honorable député affirme-t-il que M. Gibson a été congédié?

M. TURRIFF: Il a reçu du ministre des Postes instruction de remettre le bureau à son successeur, et de l'inspecteur des postes il a reçu une lettre l'informant qu'à bref délai, il irait effectuer ce transfert. En saisissant la Chambre de cette question, mon but est d'obtenir du ministre des Postes la promesse que cela ne se fera pas, vu que si la nomination a eu lieu, elle sera révoquée et que M. Gibson sera réinstallé, jusqu'à ce qu'on institue l'enquête de rigueur. Que le ministre institue une enquête impartiale, présidée non par quelque agent chargé de cette besogne avec mission d'inventer des preuves, qui refuse d'accepter les dépositions et ne prend aucune note de la preuve, quand il questionne un témoin ou le directeur de la poste. J'en suis convaincu, le résultat établira l'innocence de M. Gibson et la fausseté des accusations portées contre lui. Pourquoi l'enquêteur refuse-t-il de prendre note des dépositions? Parce qu'il ne veut pas mettre la preuve sous les yeux du ministre des Postes. Il craint que le ministre s'inspire du sens commun en pareille matière et ne refuse de congédier le directeur de la poste, alors qu'il n'existe pas de preuve contre lui.

Or, après avoir refusé de prendre note des dépositions, l'enquêteur présente son rapport sans l'ombre même d'une preuve à l'appui; puis, le ministre ou le département—car je ne voudrais pas affirmer que le ministre ait lui-même pris l'initiative,—notifie à qui de droit avis de congédier cet employé et de lui donner un successeur. Je le répète, il s'agit ici d'un vieillard de quatre-vingts ans bien qu'il soit frais et gaillard et tout à fait capable de vaquer aux fonctions de sa charge.

Rappelons ici certaines circonstances qui m'ont porté à le proposer, il y a quelques

années, comme directeur de la poste d'Alameda. Il y a dix ans, lorsque mon ami, M. Gibson eut atteint l'étape des soixante-dix ans, il était cultivateur à l'aise, possesseur de 480 acres de bonne terre, d'une excellente maison d'habitation, d'instruments agricoles, le tout en excellent ordre. Il vendit son domaine pour un prix rémunérateur, alla se fixer à Alameda avec sa femme, presque aussi âgée que lui. Comme nombre de braves gens, ayant le cœur à la bonne place, il se porta caution pour un ami faisant affaires dans cette ville. Malheureusement, survinrent quelques années de mauvaise récolte et pour comble de malheur, la ville fut ravagée par l'incendie et celui pour lequel il s'était porté caution vit sa maison d'habitation la proie des flammes. Il lui fut impossible de recouvrer ses dettes, se vit ruiné, et force fut bien à mon ami, M. Gibson, de payer des milliers de dollars pour satisfaire à la caution qu'il avait donnée. Il y a quelques années, lorsqu'il s'agit de nommer un directeur de la poste à Alameda, je proposai M. Gibson; non pas qu'il eût quelque titre politique à faire valoir pour cette charge, car il y avait dans cette ville nombre d'autres citoyens possédant de meilleurs titres que lui à cet emploi, mais parce que, à l'âge de 75 ans, ayant perdu toute sa fortune, il se trouvait, lui et sa femme, sans ressource aucune. Je le proposai comme directeur de la poste; il fut nommé; il est toujours demeuré en fonction depuis ce moment; bref, il s'est acquitté de ses fonctions, à la satisfaction des libéraux et des conservateurs. Sa probité est au-dessus de tout soupçon, et quand on fit circuler une pétition en sa faveur, libéraux comme conservateurs la signèrent. Quand l'autre individu, qui voulait obtenir un loçataire pour le bâtiment qu'il allait construire chercha à faire nommer un autre directeur de la poste, il essaya bien de faire circuler une pétition, mais pesonne ne voulut la signer.

Je laisse au ministre des Postes le soin de dire si l'ancien receveur n'aurait pas dû être maintenu dans son emploi. Ce n'est pas un grand bureau, mais il rapporte suffisamment pour assurer le restant des jours de M. James B. Gibson. Pensez à ce qu'est le renvoi d'un homme de cet âge dans le milieu de décembre, au commencement de l'hiver rigoureux que nous avons dans l'Ouest, à ce renvoi presque sans une heure d'avis, quand il n'a commis aucune faute et n'a rien fait qui puisse justifier cette démission. Si le ministre des Postes peut établir que M. Gibson ait fait quelque chose qui justifie cette démission, s'il peut prouver qu'il s'est occupé de politique dans l'élection, s'il peut affirmer qu'il n'a pas bien dirigé son bureau, alors vous n'entendrez pas un seul mot de plainte venant de moi. Mais il n'y a rien contre M. Gibson. L'association conservatrice a décidé à l'unanimité qu'il ne serait pas inquiété dans son emploi et pourtant un partisan est nommé pour faire une enquête et il refuse d'accepter les témoignages, préférant faire un rapport absolument faux, qui a déterminé le ministre des Postes à ordonner que M. Gibson soit révoqué et que la direction de son bureau soit cédée à M. E. Cronk.

M. CARVELL: M. Cronk est-il en faveur de la réciprocité?

M. TURRIFF: Non, M. Cronk a voté contre la réciprocité.

M. CARVELL: Ils doivent être contents dans votre région d'avoir une enquête. Chez moi on a fait les renvois sans enquête.

M. TURRIFF: Mais cette enquête est pire que s'il n'y en avait pas eu, elle a été simplement ordonnée pour avoir une excuse. Si le ministre des Postes veut connaître les faits, qu'il envoie un homme de bonne réputation et de bonne tenue à Alameda pour y faire une enquête et s'il peut trouver un seul homme qui dise que le bureau de la poste à Alameda a été mal tenu, depuis que M. James B. Gibson en a été le receveur, alors je n'aurai plus rien à dire.

M. PELLETIER: L'honorable député veut-il lire la lettre dont il a parlé comme ayant été envoyée par le ministre des Postes, pour me permettre de rafraîchir ma mémoire.

M. TURRIFF: Les lettres sont très courtes et elles ne jettent pas beaucoup de lumière sur les faits. Voici toute la correspondance que je connaisse.

Revers, Sask., 28 septembre 1912.
Monsieur James B. Gibson,
Alameda, Sask.,

Cher monsieur,—Re enquête. Par suite de circonstances que je ne pouvais pas prévoir, il sera nécessaire d'ajourner l'enquête jusqu'à mardi, 8 octobre, à la même heure.

Votre dévoué,
W. E. DORSETT.

Bureau de l'inspecteur des Postes,
Moosejaw, Sask.,
22 octobre 1912.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que je viens de recevoir du département des Postes l'ordre de transférer le bureau de la poste d'Alameda à M. Edward Cronk, et je me rendrai à Alameda le plus tôt possible pour effectuer ce transport.

Votre dévoué,
F. M. MACNAUGHTON,
Inspecteur des Postes.

Au receveur de la poste,
Alameda, Sask.

Ottawa, 15 octobre 1912.

Cher monsieur,—J'ai reçu instruction d'accuser réception de votre communication du Gouvernement, au sujet du bureau de poste

d'Alameda, Sask., et de vous dire qu'on a pris bonne note de vos observations à ce sujet.

Votre très dévoué,
HECTOR B. VERRET,
Assistant sous-ministre des Postes.
Ministère des Postes du Canada,
Ottawa, 18 octobre 1912.

M. R. J. Wood,
Alameda, Sask.

Monsieur,—J'ai reçu l'ordre d'accuser réception de votre communication du 15 courant contenant une pétition exprimant la satisfaction pour la manière dont est dirigé le bureau de poste à Alameda, et recommandant qu'aucun changement ne soit fait dans le bureau, et de vous dire en réponse qu'une nouvelle nomination a déjà été faite pour le bureau de poste d'Alameda.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. SMITH,
Secrétaire.

Je ne veux pas adresser de critique au ministre des Postes personnellement pour ce cas. Il peut mériter des critiques mais je ne le sais pas. Il peut connaître tous ces faits ou les ignorer, mais je crois qu'il est peu probable qu'il sache tout ce qui s'est passé à Alameda. En ce qui me concerne personnellement, ce serait préférable dans mon intérêt politique que je ne dise pas un mot de cette affaire à la Chambre ou ailleurs et je vous en dirai la raison. Durant les élections de juillet dernier, à Alameda, il y a eu la plus forte majorité conservatrice en faveur du candidat conservateur de la circonscription de Souris qui ait été donnée dans aucune région de ma circonscription et je doute qu'il y ait eu une aussi forte majorité conservatrice dans un bureau de vote de la Saskatchewan. Cette majorité était composée des neuf dixièmes des personnes qui ont adopté la résolution de l'association conservatrice recommandant qu'aucun changement ne soit fait au bureau de la poste. Je connais bien la localité d'Alameda, où j'ai vécu pendant quelques années et vous y trouverez des conservateurs aussi convaincus que dans aucune autre endroit du Canada et les neuf dixièmes d'entre eux sont des hommes en bonne situation et de notables citoyens. Je tiens à dire au ministre des Postes que si cette révocation est ordonnée comme on l'a décidé, si cet homme est renvoyé sans une enquête régulière et légale, alors, aux prochaines élections, qu'elles soient provinciales ou fédérales, la majorité de 94 que les conservateurs ont donnée à Alameda disparaîtra et passera immédiatement aux libéraux, car les conservateurs d'Alameda ne sont pas des hommes à supporter cette mesure malhonnête que l'on a voulu faire passer—prétendre tenir une enquête qui n'en est pas une et qui ressemble à une farce. Conçoit-on qu'un homme chargé de tenir une enquête refuse d'accepter des témoignages et que sur le bien-fondé de cette enquête on révoque un vieil employé dans le mois de décembre.

M. Gibson est âgé de 80 ans et sa famille compte sur son salaire de receveur de la poste qui aurait suffi pour eux jusqu'à la fin de leurs jours. Mais ce n'est pas encore ce qu'il y a de pire, et Dieu sait pourtant que c'est déjà assez triste. Cet homme est un défenseur de son pays, il a fait partie des volontaires de 1860 et il m'a écrit pour me signaler que sur les 30,000 hommes qui sont partis, plus des deux tiers sont morts et il voudrait savoir si on laissera mourir l'autre tiers avant qu'ils m'aient reçu les $100 qui leur ont été votés par le Parlement. Voilà un homme qui a combattu pour son pays et c'est la façon inhumaine avec laquelle son pays le traite, non pas, je le crois, avec le consentement de mon honorable ami le ministre des Postes, mais j'espère que maintenant qu'il connaît les circonstances, il télégraphiera cet après-midi pour dire que si M. Gibson a été revoqué il soit réinstallé et alors il pourra ordonner une enquête. Je ne demande pas à mon honorable ami de réinstaller M. Gibson sans enquête, mais je ne veux pas que mon ami M. Gibson soit révoqué sans qu'il y en ait une. Mon ami le ministre des Douanes (M. Reid) a révoqué des infirmes. J'ai entendu dire l'autre jour que mon ami le ministre des Postes était entré dans le cimetière et avait ouvert des tombeaux fermés depuis quatre ou cinq ans pour trouver quelqu'un à révoquer. Je ne m'oppose pas à ce qu'il le fasse, mais je m'oppose à ce qu'il vienne dans ma circonscription pour révoquer un innocent en s'appuyant sur une enquête qui n'en est pas une. Etant donné ce qui s'est passé, je demanderai simplement à mon honorable ami, dans le cas où cet homme aurait été révoqué, de le réinstaller et ensuite d'ordonner une enquête aussi complète qu'il le voudra et s'il peut trouver une seule trace de preuve qui puisse justifier la révocation de cet homme, alors qu'il le révoque. Si je parle de ce cas avant d'avoir les documents, c'est parce que je suis au courant des faits et je veux que le ministre des Postes règle l'affaire maintenant sans attendre que les documents soient déposés, car alors ce serait trop tard. Je tiens aussi à dire à mon honorable ami que dans les localités où les bureaux de poste ont quelque importance, le long de la ligne du chemin de fer, les maîtres de poste sont révoqués sans enquête ou avec une parodie d'enquête. Le moment est venu de couper court à ce procédé.

Je ne trouve pas extraordinaire qu'un gouvernement en arrivant au pouvoir révoque un certain nombre d'employés parce que les libéraux étant restés au pouvoir un certain nombre d'années, il y a probablement des hommes qui devaient être révoqués. Pourtant, dans ce cas particulier,

je ne crois pas que mon honorable ami ait connu les faits, car je ne peux pas imaginer qu'un homme ayant l'autorité et qui aurait connu les faits, aurait absolument perdu tout sentiment de pudeur et d'honneur pour se rendre coupable d'un tel outrage envers un homme quelconque et surtout de révoquer un vieillard de 80 ans passés qui n'a rien fait pour justifier cette révocation, et de le mettre dehors dans le mois de décembre, sans un dollar au moment où se fait sentir l'hiver si rude de la Saskatchewan.

M. PELLETIER: Il est étrange d'entendre mon honorable ami d'Assiboïa déclarer ici que les maîtres de poste de la Saskatchewan sont révoqués en masse, quand je reçois chaque jour des plaintes disant que je ne révoque pas assez de maîtres de poste.

M. TURRIFF: Mon honorable ami ne m'a pas compris. J'ai dit qu'ils étaient révoqués en masse quand les bureaux avaient de l'importance. Les petits bureaux ne sont pas inquiétés.

M. PELLETIER: Eh mais, c'est déjà quelque chose n'est-ce pas. Vers la fin de la session dernière, on m'a dit en Chambre que j'avais révoqué tous les maîtres de poste d'un comté du premier jusqu'au dernier.

J'ai été surpris d'entendre cela et en examinant les dossiers, j'ai constaté que l'honorable député du comté avait fait en vérité une grande erreur. Je ne parlerai pas davantage de ce sujet, mais l'honorable député qui a fait cette déclaration m'entend actuellement et je pense qu'il s'en souviendra.

M. EMMERSON: Vous devez avoir pris l'habitude de le faire pendant votre sommeil.

M. PELLETIER: Je crois que celui qui l'a dit dormait.

C'est une excellente occasion de parler de cette action violente qui a été commise par le maître général des Postes en révoquant un mort. Cette affaire a été racontée plusieurs fois dans la presse qui a été qualifiée ici même de presse reptile.

Je considérais que l'affaire n'en valait pas la peine, mais puisque l'occasion s'en présente, je dirai que la destitution d'un employé mort depuis quatre ans ne peut causer beaucoup de tort à sa dépouille. Cependant, on me reproche cela comme un crime.

Voici ce qui en est. Ce directeur de bureau de poste avait été remplacé par un de ses parents qui s'était bien donné garde d'en avertir le département, pour continuer à profiter des avantages attachés aux fonctions que remplissait le défunt. L'inspecteur des bureaux de poste, dont le devoir était de s'enquérir de ces choses, avait fait preuve d'une telle incurie qu'il n'avait rien su de la substitution. Ainsi, le département avait été trompé pendant quatre ans, croyant toujours avoir affaire à un directeur de bureau de poste, mort depuis longtemps. Quand j'ai été averti de la chose, j'ai fait rayer le nom du défunt sur le guide postal, et c'est à ce propos que l'on m'a reproché d'avoir destitué un employé mort depuis quatre ans. Ceci vous donnera, monsieur l'Orateur, une idée de l'impartialité des critiques de certains journaux.

Un DEPUTE: Ne reprochait-on pas à ce directeur de bureau de poste défunt d'avoir pris une part active aux élections?

M. PELLETIER: Non, mais celui qui s'était emparé de sa place s'était activement mêlé de politique.

Un DEPUTE: Le ministre des Postes a-t-il destitué le véritable titulaire?

M. PELLETIER: Le véritable titulaire était mort. Encore une fois, cette affaire ne mérite pas d'occuper le temps de la Chambre, mais les faits que l'honorable député d'Assiniboïa vient de porter à notre connaissance sont plus graves, et je dirai comme lui qu'un grand nombre de ces questions doivent être réglées par le département. Le nombre des directeurs de bureaux de postes augmente rapidement. A l'heure présente, il dépasse 14,000 et l'opposition ne peut pas raisonnablement exiger que je sois au courant de ce qui concerne chacun de ces employés.

Les lettres dont l'honorable député a donné lecture sont signées par des fonctionnaires du département, et naturellement, il fait grand cas de leur contenu. Il me demande de télégraphier, cet après-midi même, pour annoncer que ce directeur de bureau de poste ne sera pas destitué. Malgré mon respect pour l'honorable député et mon désir de lui être agréable, je considère que les fonctionnaires du département doivent être consultés au sujet de cette affaire. Les remarques de l'honorable député seront publiées dans les Débats et je donnerai des ordres pour que l'affaire soit étudiée dès demain.

Je répèterai ici ce que j'ai dit l'an dernier. Les honorables députés de la gauche ne doivent pas être offensés si je ne puis pas déposer sur le bureau de la Chambre tous les dossiers mentionnés dans les avis de motion, ou si je ne suis pas en possession de tous les détails d'une affaire, quand je n'ai pas été averti de la date à laquelle la Chambre en sera saisie.

Malgré mon désir de traiter mon honorable ami avec courtoisie, je ne puis pas dans le moment, entrer dans les détails de cette affaire, vu que je n'ai pas été prévenu. L'honorable député d'Assiniboïa peut compter qu'il aura toute satisfaction. Il allègue, entr'autres choses, que cet homme a défendu son pays, qu'il est âgé et a perdu tout ce qu'il possédait. Je suis convaincu n'avoir jamais été mis au courant de ces détails.

Je lui ai demandé de donner lecture de la lettre du directeur de bureau de poste et de celle que lui-même m'a fait tenir. Il ne l'a pas citée, celle-là.

M. TURRIFF: Je ne l'ai pas. J'ai tout cité, à l'exception de deux ou trois lettres de M. Gibson qui sont en partie répétées dans celle dont j'ai donné lecture.

M. PELLETIER: Dans la lettre datée de la fin de septembre, M. Gibson est averti que l'enquête aurait lieu le 8 octobre. Il y a deux mois de cela et les faits que l'honorable député vient de porter à la connaissance de la Chambre auraient pu m'être communiqués. J'ai déjà refusé de destituer des directeurs de bureaux de poste dans des cas semblables à celui que l'honorable député vient d'exposer. Pendant que les journaux m'accusent de toutes sortes de choses, des électeurs me reprochent de refuser de faire certaines destitutions. Bien que je n'ai pas sous les yeux le dossier de cette affaire, si les faits sont tels que l'honorable député les représente et s'ils avaient été portés à ma connaissance, ils auraient certainement été pris en considération.

Je suis surpris d'apprendre que celui qui a été chargé d'instruire cette enquête est un homme taré. Je ne le connais pas personnellement, mais il a dû m'être recommandé par quelqu'un en qui j'avais confiance. Je n'admets pas un seul instant qu'il ait conduit cette enquête malhonnêtement. Je me ferai un devoir de me renseigner sur tous les détails de cette affaire, ainsi que me le demande l'honorable député.

M. TURRIFF: Avec la permission de la Chambre j'ajouterai un mot. Dois-je comprendre des explications du ministre que si les faits sont tels que je les ai représentés et que si rien n'a été prouvé contre ce vieillard, il ne sera pas destitué?

M. PELLETIER: Bien certainement. Si comme le prétend l'honorable député, cette enquête n'a été qu'une moquerie je tiens à le savoir. J'avais donné ordre d'instituer une enquête et j'entendais qu'elle fût sérieuse; il est déjà arrivé que l'on s'est plaint de la nature des enquêtes, mais après examen, j'ai constaté que ces plaintes étaient mal fondées. Je ne veux pas contredire mon honorable ami, sans être en possession des faits. Bien des fois j'ai refusé de destituer des directeurs de bureaux de poste sans enquête, surtout dans les provinces de l'Ouest, et quand j'ai ordonné une enquête c'était toujours avec l'intention qu'elle fût sérieuse et impartiale.

M. SINCLAIR: Si la Chambre veut bien me le permettre, j'aurais une question à poser. Il a été dit, au cours du débat qui vient d'avoir lieu, que l'on a demandé à ce directeur de bureau de poste s'il était en faveur de la réciprocité. On me dit que la même question était posée par ceux qui étaient chargés de faire des enquêtes dans la Nouvelle-Ecosse. M. Duchemin, qui a fait des enquêtes dans la division que j'ai l'honneur de représenter, la posait invariablement à l'accusé, me dit-on. Quand le directeur de bureau de poste avouait être en faveur de la réciprocité, M. Duchemin paraissait aussi scandalisé que s'il se fût agi d'un crime. Je désirerais savoir si le ministre ou le département considère qu'un directeur de bureau de poste commette une offense grave en avouant être en faveur de la réciprocité.

M. STANFIELD: Je me permettrai de poser à l'honorable député de Guysboro (M. Sinclair) une question qui jettera peut-être un peu de lumière sur celle qu'il pose lui-même. Il prétend que le commissaire-enquêteur dans la Nouvelle-Ecosse demande aux témoins s'ils sont en faveur de la réciprocité. M. Duchemin ne demande-t-il pas plutôt au témoin s'il a fait de la propagande ou a adressé la parole en public, en faveur de la réciprocité?

M. SINCLAIR: Ce n'est pas ce qui m'a été rapporté. Je suis informé que M. Duchemin demande simplement à l'accusé s'il est en faveur de la réciprocité ou s'est prononcé en faveur de cette politique. Je n'assistais pas à ces enquêtes et je ne fais que rapporter ce qui m'a été dit, par ceux qui étaient présents. L'enquête sur le cas de M. Gibson me paraît avoir été conduite à peu près de même manière. Pour savoir si c'est considéré comme une offense grave d'être en faveur de la réciprocité, j'aimerais à avoir une réponse du ministre.

M. PELLETIER: Je ne crois pas que cette manière de poser la question soit juste pour M. Duchemin. A la dernière session, de nombreuses accusations ont été injustement portées contre ce commissaire. Elles me paraissaient tellement graves que j'ai fait adresser à M. Duchemin un exemplaire des Débats en lui faisant savoir que je désirais connaître sa réponse. Celle que j'ai reçue était de tous points satisfaisante. Tout ce que je puis dire à l'honorable député de Guysboro; c'est que je ne crois pas que M. Duchemin se soit jamais enquis des opinions d'un témoin sur la réciprocité. Un homme est libre de ses opinions et toute la question est de savoir s'il a fait de la propagande. Je crois que l'opposition est préjugée contre M. Duchemin qui a été chargé de plusieurs enquêtes, mais les explications qu'il a données ont été trouvées entièrement satisfaisantes.

M. EMMERSON: Je désirerais savoir du ministre si un conservateur qui se déclarerait en faveur de la réciprocité et qui voterait en conséquence serait condamné à la guillotine.

M. PELLETIER: Je considère cette question comme inopportune, vu qu'on ne trouverait pas à l'heure présente, dans tout le pays, un seul conservateur en faveur de la réciprocité.

M. EMMERSON: Mon honorable ami me permettra de lui dire que je dois mon siège dans cette Chambre aux conservateurs qui ont voté pour la réciprocité.

M. PELLETIER: Dans ce cas, je regrette d'avoir à dire à mon honorable ami qu'il ne sera pas réélu à la prochaine élection.

(La motion est adoptée).

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

Copie de toute correspondance, négociations, propositions écrites et autres papiers et documents en la possession du Gouvernement ou de quelqu'un de ses départements, au sujet de la réciprocité commerciale avec les Etats-Unis, entre le 1er janvier 1890 et le 31 décembre 1891.—M. Sinclair.

Copie de tous les décrets du conseil édictés depuis le premier octobre A. D. 1911, se rapportant à la commission d'administration des chemins de fer de l'Etat, ou à tout membre de cette commission, ou affectant en quoi que ce soit ces commssaires, ou l'un ou l'autre des fonctionaires de l'Intercolonial en ce qui concerne les devoirs à remplir ou les pouvoirs à exercer par ladite commission, ou par l'un ou l'autre de ses membres ou de l'un ou l'autre des dits fonctionnaires; aussi copie de toutes les recommandations, lettres, demandes, instructions ou autre correspondance se rapportant en quoi que ce soit aux dits décrets du conseil, ou à l'administration du chemin de fer intercolonial.—M. Emmerson.

Copie de toute correspondance, plaintes, pétitions, mémoires, notes de preuve, rapports d'enquêtes, et autres documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries concernant le renvoi de John W. Davis, officier de pêcheries, Guysborough, N.-E.—M. Sinclair.

Décret du conseil édicté au cours de la présente année ordonnant de remettre à M. F. P. Brady certains rapports antérieurement adressés au conseil d'administration de l'Intercolonial.—M. Sinclair.

Copie de tous les documents, lettres, plaintes, télégrammes, rapports, etc., en la possession du département des Postes et se rapportant à la destitution de John Milward, maître de poste à Stormont, comté de Guysborough, N.-E.—M. Sinclair.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, soumissions, cautionnements, marchés et contrats en la possession du département des Postes touchant l'adjudication du contrat pour le transport du courrier entre Heatherton et Guysborough, en l'année 1912; aussi, relatifs à tout arrangement temporaire arrêté antérieurement à la date de l'adjudication susdite.—M. Sinclair.

Copie de toute la correspondance échangée entre le Gouvernement ou l'un ou l'autre de ses membres et qui que ce soit relativement à la ½ est de la section 27, township 6, rang 2, à l'ouest du 3me méridien.—M. Martin (Régina).

Copie de tous les documents, bordereaux de paie, lettres, télégrammes, etc., touchant les dépenses faites au quai de Brûlé, dans le comté de Colchester, au cours des deux dernières années.—M. Macdonald.

Copie des listes de paie, lettres, documents, télégrammes et autres papiers concernant les dépenses à l'île Caribou, comté de Pictou.—M. Macdonald.

Copie de tous les documents, bordereaux de paie, lettres, télégrammes, etc., touchant les dépenses faites à Skinner's-Cove, dans le comté de Pictou.—M. Macdonald.

Etat indiquant les noms de tous les fonctionnaires publics dans le district de Sunbury et Queen, qui ont été destitués ou remerciés depuis septembre 1911, les motifs de ces révocations; aussi, copie de la preuve faite à toute enquête tenue dans ces divers cas et des rapports d'enquête; aussi, les noms de ceux qui ont remplacés les fonctionnaires révoqués et copie de toutes lettres, accusations et plaintes au sujet des dites révocations et des recommandations relatives au remplacement des fonctionnaires révoqués.—M. Maclean (Queen).

Copie de toute correspondance et documents en la possession du département des Travaux publics concernant le pont interprovincial projeté entre Hawkesbury (Ontario) et Grenville (Québec).—M. Proulx.

Copie de tous papiers, documents, mémoires, lettres, télégrammes et documents touchant une demande de subvention pour un service par steamers entre Bonaventure (Québec), ou toute autre partie du comté de Bonaventure, et Bathurst (N.-B.), ou toute autre partie du comté de Gloucester (N.-B.), et entre New-Richmond (Qué.), et Dalhousie (N.-B.), et entre Carleton, et Miguasha (Qué.), et Dalhousie (N.-B.), ou Campbellton (N.-B.), ou les deux; aussi, copie de toutes réponses à cette demande.—M. Marcil.

Copie de toute correspondance échangée entre le ministre des Chemins de fer, ou l'un ou l'autre des membres de l'administration, et toute personne, au sujet de l'acquisition par le Gouvernement du Canada du "Quebec Oriental Railway", antérieurement le chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur, ou de l'"Atlantic, Quebec and Western Railway", ou de ces deux voies ferrées.—M. Marcil.

Relevé faisant connaître tous les nouveaux bureaux de poste ouverts dans le comté de Bonaventure depuis octobre 1911 à ce jour; aussi, copie de toute la correspondance à ce sujet; avec mention des noms de ces bureaux, des maîtres de poste qui en ont la charge, et du site respectif de ces bureaux; aussi, copie de toutes les requêtes en faveur de l'établissement de ces bureaux.—M. Marcil.

Copie de toutes pétitions, mémoires, correspondance, rapports et résolutions de conseils de comtés ou autres conseils municipaux du comté de Bonaventure en faveur de ou adverses à certains travaux publics dans le comté de Bonaventure, depuis octobre 1911, adressés au ci-devant ministre des Travaux publics ou autre membre de l'administration actuelle, et copie de toutes réponses faites à ce sujet.—M. Marcil.

Copie de tous les documents, correspondance, recommandations, rapports, mémoires, etc., se rapportant à la nomination d'un contremaître général, ou d'autres employés permanents ou temporaires relevant du départe-

ment des Travaux publics dans le comté de Bonaventure, depuis octobre 1911 à ce jour; avec mention des noms, résidences et salaires de ces employés.—M. Marcil.

Copie de toute correspondance, pétitions, plaintes, mémoires, rapports et enquêtes concernant le service fait par le steamer "Canada", de la compagnie de navigation interprovinciale de Fraserville, (Qué.), depuis octobre 1911 jusqu'à date, et de tous documents relatifs au présent contrat avec le département du Commerce, ou au renouvellement, ou à la prolongation du dit contrat.—M. Marcil.

Copie de tous les rapports, télégrammes, correspondance, plaintes et recommandations se rapportant au service du transport du courrier par voie ferrée dans le comté de Bonaventure du mois d'octobre 1911 à ce jour, et aux nominations et destitutions d'employés attachés à ce service, avec mention de leurs noms, de leurs résidences, de leurs salaires et de leurs fonctions; aussi de tous les documents se rapportant à l'interruption du service susdit au cours de la période plus haut mentionnée; et de tous les documents relatifs aux mesures prises pour faire face à une éventualité analogue au cours de l'hiver prochain.—M. Marcil.

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes et pétitions pour ou contre la destitution du docteur Geo. Pinault, médecin de la réserve des sauvages Micmacs à Sainte-Anne de Ristigouche, comté de Bonaventure, Québec, et de tons documents concernant la nomination de son successeur; aussi, état donnnant les nom, domicile, salaire et fonctions du nouveau titulaire.—M. Marcil.

Copie de tous les documents concernant le transfert de P. E. Amyot, ingénieur local du département des Travaux publics de Bonaventure (Québec), au district de Chicoutimi et Saguenay, et la nomination en son lieu et place de Chas. E Taché, de Chicoutimi, comme ingénieur local; aussi, copie des instructions données à ce dernier, et quels sont ses fonctions, son domicile et son salaire. — M. Marcil.

Copie de toute correspondance, plaintes, pétitions, mémoires, preuve, rapport d'enquête et autres documents en la possession du département du Revenu de l'intérieur concernant la révocation de Fabien Bugeaud, de Bonaventure (Québec), sous-inspecteur des poids et mesures dans le district de Québec, et la nomination de son ou ses successeurs avec leurs noms, domiciles, salaires et fonctions; ainsi que copie de tous documents relatifs à A. B. Caldwell, New-Carlisle (Québec), sous-inspecteur conjoint de J. Fabien Bugeaud et à ses fonctions, ainsi que copie des recommandations faites pour les dites nominations.—M. Marcil.

Relevé faisant connaître en détail le nombre des destitutions ordonnées par le département de la Marine et des Pêcheries jusqu'à ce jour, dans le comté de Bonaventure, avec mention des noms des employés révoqués, des raisons de leur renvoi, des accusations portées contre eux; aussi, copie de toute la correspondance en la matière, et de tous les raports des enquêtes qui ont été tenues; de plus, liste des nouvelles nominations faites par le département, contenant les noms des titulaires, leur résidence, salaire et fonctions, ainsi que copie des recommandations en leur faveur.—M. Marcil.

Relevé faisant connaître les noms des maitres de poste destitués dans le comté de Bonaventure, depuis le 1er octobre 1911; les noms de ceux qui les ont remplacés; les causes des renvois et toutes les accusations et correspondance à ce sujet; et copie de tous les rapports des enquêtes qui ont été tenues en la matière; aussi, les raisons de refus d'enquêtes, quand on n'en a pas faites.—M. Marcil.

Copie de tous rapports des officiers du département des Chemins de fer et Canaux sur le chemin de fer Québec et Oriental et le chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental; aussi, état indiquant les subventions payées à ces chemins de fer depuis octobre 1911 jusqu'à date, et copie de toute correspondance à ce sujet.—M. Marcil.

Copie de tous papiers, documents, télégrammes, rapports, lettres et instructions concernant la pêche de l'éperlan et du saumon, dans la rivière Ristigouche et la baie des Chaleurs depuis octobre 1911 jusqu'à date, et des instructions adresées aux officiers du département de la Marine et des Pêcheries à ce sujet. —M. Marcil.

Etat indiquant le nombre de contrats pour le transport des malles annulés dans le comté de Bonaventure, depuis le 1er octobre 1911, les noms des entrepreneurs, les prix à eux payés, et les raisons de l'annulation dans chaque cas; aussi, copie de toutes enquêtes et de tous rapports sur les causes de ces annulations, les noms des nouveaux entrepreneurs et le prix à eux payés dans chaque cas.—M. Marcil.

Copie des différents tarifs de fret en opération sur la ligne des chemins de fer de Métapédia à New-Carlisle et de New-Carlisle à Gascons et *vice versa*, et de toute demande de changement de ces tarifs; et aussi, copie de toutes requêtes, pétitions, lettres ou autres documents se plaignant de ces tarifs.—M. Marcil.

Copie du rapport ou des rapports faits par C. E. Taché, ingénieur résident du comté de Bonaventure (Qué.), sur les travaux publics existants ou demandés, en ce comté, depuis octobre 1911 à ce jour.—M. Marcil.

Copie de toutes lettres, plaintes, papiers, rapports et autres documents touchant l'enquête tenue à Port-Daniel-ouest (Qué.), sur la conduite de Edmond Dea, surveillant ou gardien de la homarderie en cette localité.—M. Marcil.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, accusations, rapports, etc., au sujet du retard apporté au paiement de ce qui est dû aux énumérateurs de recensement dans le comté de Bonaventure, touchant le dernier recensement, avec mention des noms, résidences, sommes et dates de paiement.—M. Marcil.

Copie de toute correspondance, rapports et documents touchant la réclamation produite par C. R. Scoles, de New-Carlisle (Qué.), pour le paiement d'un reliquat de subvention votée en faveur du chemin de fer Atlantique au Lac Supérieur, depuis octobre 1911 jusqu'à date.—M. Marcil.

Liste des fonctionnaires publics remerciés par l'administration actuelle, dans la circonscription de Saint-Jacques, Montréal, concontenant les noms et fonctions de telles personnes, les raisons de leur démission, la na-

ture des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toute correspondance s'y rapportant, et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées.—M. Lapointe, (Montréal).

Copie de tous papiers, documents, rapports, correspondance, etc., concernant la destitution de Patrick Decoste, employé sur le bac à vapeur "Scotia," entre Mulgrave et Point-Tupper, sur la ligne de l'Intercolonial.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie et toute correspondance, décrets du conseil et autres papiers documents se rattachant à la démission d'Alexandre Marion, ancien directeur de la poste à Rockland, Ontario.—M. Murphy.

Copie de toute correspondance, décrets du conseil et autres documents se rattachant à la démission de Robert Dow, du service de l'Immigration, département de l'Intérieur, Ottawa.—M. Murphy.

Copie de toute correspondance, arrêté du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de Eméry Thivierge de la position d'inspecteur des pêcheries pour les comtés de Prescott et Russell.—M. Murphy.

Copie de toute correspondance, arrêté du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de James McCartin de la position d'inspecteur des travaux en béton formant partie du contrat de construction de la Plaza, cité d'Ottawa.—M. Murphy.

Copie de toute correspondance, arrêté du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de Duncan McArthur de la division des pensions viagères, alors que la dite division était attachée au ministère du Commerce.—M. Murphy.

Copie de chaque commission nommée par le Gouvernement depuis le 10 octobre 1911 pour faire une enquête et aussi copie de la preuve et du rapport fait dans chaque cas où l'enquête a été terminée.—M. Murphy.

Etat détaillé donnant le nombre de destitutions dans le service public faites jusqu'à date par le gouvernement actuel dans le comté de Wright, les noms des employés destitués, le motif de la destitution, les plaintes portées contre les dits employés, et aussi, copie de toute correspondance à ce sujet et de tous raports d'enquêtes quand il y a eu enquête.—M. Devlin.

Copie de toutes lettres, télégrammes, etc., échangés entre le député de Bellechasse, le ministre de l'Agriculture et le ministre des Postes concernant la nomination d'un médecin auxiliaire à la station de quarantaine de la Grosse-Ile.—M. Lemieux.

Copie de la preuve et du rapport fait par chaque commissaire nommé depuis le 1er novembre 1911 pour tenir une enquête sur les accusations de partisannerie portées contre les maîtres de poste dans le comté de Russel.—M. Murphy.

Copie de toute correspondance, arrêté du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de James Murphy de la position de maître de poste à Tweed, Ont.—M. Murphy.

Copie de toute correspondance, arrêté du conseil et autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la destitution de John Maher de sa position dans le département des douanes à Montréal.—M. Murphy.

Copie du rapport au conseil du décret du conseil et de toute correspondance avec le Gouvernement ou quelqu'un de ses membres, et de toutes lettres, documents et papiers se rapportant en quelque manière au renvoi de Charles Arthur Bowman de la division technique du département des Chemins de fer et Canaux.—M. Clark (Red Deer).

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes et requêtes pour et contre la destitution de James W. Bannon, douanier à Sainte-Agnès de Dundee, comté de Huntingdon; aussi, du rapport de l'enquête et de la preuve, s'il y a faite devant le commissaire-enquêteur.—M. Robb.

Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, rapports et autres documents concernant la destitution de Joseph L. Robichaud, gardien du phare de Miscou, comté de Gloucester, et la nomination de son successeur; aussi toute correspondance concernant l'engagement de l'ingénieur du système d'alarme de brume attaché à cette station, et des certificats requis par le ministre de la Marine établissant la compétence de cet ingénieur, donnant aussi les noms du nouveau gardien et du nouvel ingénieur et leur âge.—M. Turgeon.

Copie de toute correspondance, lettres et télégrammes adressés au ministre des Travaux publics depuis le jour où il a prêté serment d'office, le 10 octobre 1911, jusqu'au 31 décembre de la même année, au sujet de travaux publics en voie de construction dans le comté de Gloucester, par le candidat conservateur dans ledit comté lors de l'élection du 21 septembre 1911.—M. Turgeon.

Liste des contremaîtres employés aux divers travaux publics dans le comté de Gloucester le 21 septembre 1911, et qui ont été remerciés depuis l'administration actuelle; leurs noms, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toute correspondance s'y rapportant, et rapports d'enquêtes, dans le cas où de telles enquêtes ont été instituées.—M. Turgeon.

Copie de toute correspondance, lettres et télégrammes, rapports et autres, concernant une prétendue défalcation dans les comptes de Joseph J Melanson, clerc au bureau de douanes à Bathurst, comté de Gloucester, qui ont causé une enquête tenue le 23 octobre dernier par l'inspecteur provincial des douanes, aveo le nom de l'accusateur.—M. Turgeon.

Relevé de la quantité, par verges cubes de dragage fait dans le havre de Bathurst, par la drague "Restigouche" durant les mois de mai, juin, juillet, août, septembre, octobre et novembre de l'année 1911, et durant les mêmes mois de l'année 1912.—M. Turgeon.

Relevé donnant la liste des maîtres de poste remerciés par l'administration actuelle dans la circonscription de Gloucester, les noms de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toute correspondance s'y rapportant et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées.—M. Turgeon.

Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, rapports et autres documents concernant la destitution de Frederick F. Doucet, gardien du phare à l'entrée du havre

de Caraquet, comté de Gloucester, et la nomination de son successeur.—M. Turgeon.

Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, rapports et autres documents concernant la destitution de Donald J. Hachey, percepteur de douanes à Bathurst, comté de Gloucester, et la nomination de son successeur.—M. Turgeon.

Etat faisant connaître les noms de tous les employés du gouvernement fédéral dans la circonscription d'Edmonton qui ont été destitués entre le 10 octobre 1911 et le 21 novembre 1912, le salaire payé à chacun lors de son renvoi, et aussi copie de toute correspondance, recommandations au conseil, arrêtés du conseil et tous autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à ces destitutions.—M. Oliver.

Relevé faisant connaître les détails et le nombre des renvois d'office ordonnés par l'administration actuelle dans le comté de Mackenzie, ainsi que les noms des employés destitués, les raisons données pour leur renvoi, les plaintes portées contre eux, et copie de toute la correspondance en la matière, et de tous les rapports d'enquêtes, quand il y a eu enquête.—M. Cash.

OBSERVATION DE MONSIEUR L'ORATEUR SUR LES MOTIONS.

M. l'ORATEUR: L'après-midi a été consacrée à la discussion des articles de l'ordre du jour; j'aurais une observation à faire à ce propos. Ici, nous semblons ne faire aucun cas de la règle sage qui prévaut à la Chambre des communes d'Angleterre, règle qui ne permet pas à un député de faire plus d'un certain nombre de motions par jour.

(La séance est levée à six heures.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 5 décembre 1912.

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

DEPOT DE RAPPORT.

L'honorable ministre de la Marine (M. Hazen) dépose le rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice finissant le 31 mars 1912.

DEPOT D'UN BILL RELATIF AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): J'ai l'honneur de déposer un bill (n° 21) autorisant certaines mesures à l'effet d'augmenter les forces navales de l'empire.

Dans les remarques que je me propose d'adresser à cette Chambre, monsieur l'Orateur, sur un sujet aussi important que celui que je vais discuter, ce n'est pas mon intention de faire de polémique. Si certaines parties de mon discours contredisent nécessairement des opinions exprimées par des honorables députés de l'un ou l'autre côté de cette Chambre, je veux qu'il soit bien compris que je ne le fais pas dans un esprit de critique, mais seulement pour exposer franchement à la Chambre les raisons qui ont forcé le Gouvernement à adopter la ligne de conduite que je vais maintenant vous faire connaître.

Il ne m'est pas nécessaire de parler de l'accroissement de puissance et d'influence du Canada dans l'empire, accroissement dû à son développement remarquable, et à l'augmentation extraordinaire et rapide de nos ressources pendant le dernier quart de siècle. Cet accroissement de puissance et d'influence a eu nécessairement pour résultat un certain développement graduel et sûr de nos relations avec l'Empire-Uni et les autres dominions qui en font partie.

L'évolution des relations constitutionnelles dans l'empire pendant le demi-siècle écoulé n'a pas été moins marquée que ses progrès matériels.

Dans ce développement constitutionnel se pose nécessairement le problème de concilier la coopération avec l'autonomie. Il me semble très essentiel qu'une coopération de ce genre dans la défense et dans le commerce de l'empire soit établie afin de créer dans tout l'empire une organisation effective dans ses questions d'importance vitale. D'un autre côté chaque partie de l'empire doit conserver dans tous ses caractères importants l'autonomie dont elle jouit aujourd'hui.

La responsabilité de la défense de l'empire sur les hautes mers, qui est la seule garantie certaine de son existence, et dont le Royaume-Uni s'est chargé, entraîne nécessairement avec elle la responsabilité de guider la politique étrangère. Vu que depuis quelques années toutes les grandes nations augmentent énormément leurs forces navales, cette responsabilité effrayante a imposé un fardeau presque impossible à porter aux Iles-Britanniques, qui depuis près de mille ans exercent une influence si profonde sur l'histoire du monde. Ce fardeau est si onéreux que le jour est arrivé où l'existence de l'empire sera en danger si les jeunes et puissantes colonies ne s'unissent pas à la mère patrie pour protéger la paix et l'héritage de tous. Si la Grande-Bretagne cessait de prendre la responsabilité de la défense sur les hautes mers elle serait forcée de se libérer de la responsabilité de guider seule la politique étrangère, associée d'une manière si vitale et si constante à cette défense dans laquelle les colonies participent. On a prétendu dans le passé, et même en ces dernières années, que l'Angleterre ne pouvait pas partager avec ses colonies la responsabilité de la politique étrangère. Dans mon humble opinion, l'attachement à ce principe ne peut

avoir qu'un seul résultat et des plus désastreux. Pendant mon récent voyage en Angleterre, j'ai exposé dans plusieurs circonstances publiques le principe que les grandes colonies autonomes en prenant part à la défense de l'empire sur les hautes mers, ont nécessairement, par le fait, droit à partager aussi la responsabilité de sa politique étrangère.

De toutes les déclarations que j'ai faites c'est celle qui a été accueillie avec le plus de chaleur et le plus d'enthousiasme, et il est satisfaisant d'apprendre qu'aujourd'hui non seulement les ministres de Sa Majesté, mais aussi les chefs du parti politique opposé en Angleterre, ont explicitement accepté ce principe, et déclaré qu'il fallait chercher sans délai les moyens d'arriver constitutionnellement à ce but.

Avant d'exposer et expliquer la proposition du Gouvernement, je désire appeler l'attention de la Chambre sur certaines déclarations que je faisais dans cette enceinte il y a exactement deux ans, lorsqu'on m'a demandé quelle politique nous suivrions après notre arrivée au pouvoir. Voici ce que je disais:

On pourra, avec raison, nous demander ce que nous ferions de cette grave question si nous étions au pouvoir aujourd'hui. Il me semble que notre devoir est tout tracé; si elle en prend les moyens, l'administration se rendra compte et saura si les circonstances dans lesquelles se trouve en ce moment l'empire sont graves ou non en ce qui a trait à la défense navale. Si nous étions au pouvoir, nous nous efforcerions d'obtenir sur la question une réponse simple et claire, et si cette réponse, basée sur l'assurance du gouvernement de la mère patrie et sur le rapport des experts de l'amirauté, comportait, comme je le pense, la nécessité d'une action prompte et effective de la part de ce pays, je demanderais au Parlement de voter l'aide que les circonstances commanderaient, et faute par le Parlement d'y consentir, j'en appellerais du Parlement au peuple. Quant à savoir, monsieur l'Orateur, si le peuple a le droit d'être consulté, dès qu'il s'agit d'une politique engageant l'avenir, cela, pour moi, ne fait pas de doute.

Je ne sais pas si je me suis bien fait comprendre, mais j'ai fait de mon mieux. Il y a, je crois, bien des choses à considérer dans l'étude d'un plan de coopération générale du Canada à la défense de l'empire dans son ensemble. Tout d'abord, et en supposant que le Canada décide de contribuer à la défense de l'empire dans son ensemble, doit-il le faire sans que nous ayons voix dans les conseils impériaux, touchant les décisions à prendre pour la paix ou la guerre dans les diverses parties de l'empire? Cela ne me paraît guère juste et je ne pense pas que le peuple canadien y consentirait volontiers. Et quoi! est-ce que personne de nous, qui représentons ici dans cette Chambre deux cent vingt circonscriptions d'un pays qui va de l'Atlantique au Pacifique, n'aura, sur ces graves questions qui intéressent l'empire en général, la même voix qui est accordée au plus humble contribuable des Iles-Britanniques? Une condition pareille ne tendrait guère, à mon sens, à assurer l'intégrité de l'empire, à encourager la coopération de ses différentes parties. Voilà des questions qu'il serait bon d'étudier sérieusement avant de formuler une politique permanente. Cette politique, une fois bien comprise et clairement expliquée au peuple, le Gouvernement, quel qu'il soit, devrait appeler la population à se prononcer pour approuver ou désapprouver le projet et obéir à ses volontés.

Le Gouvernement actuel a pris les rênes du pouvoir le 10 octobre 1911, et s'est présenté devant le Parlement le 17 novembre suivant. Il est à peine nécessaire de dire qu'il était impossible d'aller en Angleterre ou de consulter l'amirauté d'une façon sérieuse tant que la Chambre siégait. Peu de temps après la fin de la session j'allai en Angleterre avec quelques-uns de mes collègues, et pendant plusieurs semaines nous pûmes conférer de temps à autre avec le gouvernement impérial, et nous consulter avec les experts de l'amirauté concernant toute la question de la défense navale, et spécialement des besoins actuels et futurs de l'empire. Je désire exprimer ma chaleureuse appréciation de la manière dont j'ai été reçu par le gouvernement de Sa Majesté qui nous a exposé en toute intimité les grandes questions de politique étrangère et de défense de l'empire, et nous a fourni tous les renseignements à sa disposition. Certaines parties de ces confidences sont nécessairement d'un caractère très secret et ne peuvent être rendues publiques; mais la Chambre sera mise en possession des parties les plus importantes dans un document qui sera déposé cet après-midi sur ce bureau.

Dans l'exposé des moyens de l'empire anglais à maintenir sur les mers une domination qui est essentielle à sa sûreté et à son existence même, il est clair qu'on ne peut pas s'empêcher de parler des autres forces navales. Toutes les grandes puissances font souvent de ces allusions et comparaison qui n'impliquent aucune inimitié dans leurs intentions. Le préambule d'une loi navale proposée par un grand empire qui s'est imposé à l'attention du monde en ces dernières années, à cause du développement extraordiniarement rapide de ses forces navales, contenait même une mention très distincte de la puissance navale de l'Angleterre.

Je vais maintenant soumettre à cette Chambre les informations que nous a fournies le gouvernement de Sa Majesté, Elles sont contenues dans le mémoire suivant:

Du secrétaire d'Etat des colonies à Son Altesse Royale le Gouverneur général.

Altesse,—J'ai l'honneur de transmettre à votre Altesse Royale la copie adjointe d'un mémoire se rapportant aux besoins de la défense navale de l'empire.

2. Ce document a été préparé par l'Amirauté d'après les instructions du gouvernement de

Sa Majesté en réponse à la demande de M. Borden, et pour être présenté au Parlement du Canada lorsque les ministres canadiens le jugeront nécessaire.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

L. HARCOURT.

Note.

Préparée par l'Amirauté sur la situation navale générale et communiqué au Gouvernement du Canada par le gouvernement de Sa Majesté.

1. Le premier ministre du Canada a demandé au gouvernement de Sa Majesté,- par l'entremise de l'Amirauté, de préparer un exposé des besoins présents et prochains de la défense navale de l'empire pour être présenté au Parlement du Canada, si les ministres canadiens le jugent à propos.

Les lords commissaires de l'Amirauté sont prêts à s'exécuter et à compléter sous une forme qui puisse être rendue publique, les conversations et communications confidentielles qui ont été échangées, ou ont eu lieu, entre l'Amirauté et des ministres du Parlement du Dominion, au cours de leur récente visite au Royaume-Uni.

L'Amirauté se rend parfaitement compte de quel important secours matériel, et encore plus moral, le Canada peut lui être dans ses efforts pour maintenir la supériorité de la marine anglaise sur les hautes mers; mais elle juge nécessaire de se défendre du reproche de vouloir exercer, même de la manière la plus indirecte, une pression sur l'opinion publique au Canada, ou de chercher à influencer le Parlement canadien dans une question qui claire-ment ne regarde que le Canada.

L'Amirauté, dès lors, se borne entièrement à exposer la situation telle qu'elle est: ce sera au Gouvernement et au Parlement canadiens à tirer leurs propres conclusions.

2. Afin de se rendre compte si l'empire britannique est dans les conditions voulues pour maintenir cette supériorité maritime, qui est l'indispensable condition de sa sécurité, il y a lieu évidemment de faire de temps à autre le rapprochement de ces conditions avec celles que présentent les autres grandes puissances, et pareil rapprochement ne présuppose aucun mauvais dessein, aucune aigreur, à l'égard de quelque autre puissance ou groupe de puissances. A ce point de vue les progrès de la flotte allemande depuis quinze ans forment le caractère le plus saillant de la situation navale à l'heure actuelle. Ces progrès ont été autorisés par cinq lois successives, savoir, les lois de la flotte de 1898, 1900, 1906, 1908 et 1912. Ces lois couvrent une période qui se termine en 1920.

Tandis que, en 1898, la flotte allemande comprenait:

9 cuirassés d'escadre (à l'exclusion des garde côtes),
3 grands croiseurs,
28 petits croiseurs,
113 torpilleurs et
25,000 hommes

maintenus moyennant une dépense annuelle de 6 millions de livres, la flotte complète de 1920 comprendra:

41 cuirassés d'escadre.
20 croiseurs,
40 petits croiseurs,
144 torpilleurs,
72 sous-marins, et
101,500 hommes,

dont l'entretien annuel est estimé à 23 millions de livres. Ces chiffres, cependant, ne donnent pas pleinement l'idée des progrès réalisés, car la grandeur et le coût des navires ont toujours été en augmentant dans le cours de cette période; et l'Allemagne ne s'est pas contentée d'ajouter à leur nombre, elle a méthodiquement remplacé les navires anciens et de petite dimension qui formaient chacun une unité de la flotte primitive, par des vaisseaux modernes des plus puissants et des plus dispendieux. Au reste, les crédits inscrits au budget en exécution de la loi complétée ne représentent pas tout le surcroît de dépense strictement imputable sur la marine allemande, car force dépenses dont est grevé le budget de la marine en Angleterre sont soldées d'autre manière en Allemagne; et la marine allemande comprend une proportion tellement forte de nouveaux navires, que les frais d'entretien et de réparations y figurent pour une somme beaucoup moindre que dans les marines de guerre établies de date ancienne.

3. Le développement de l'effectif de la marine allemande n'a pas été provoqué par le développement de la marine anglaise elle-même. Le gouvernement allemand a déclaré à mainte reprise que sa politique navale n'avait pas été influencée par l'initiative du gouvernement anglais, et les chiffres qui suivent en témoignent éloquemment:

En 1905, la Grande-Bretagne construisait quatre cuirassés, et l'Allemagne, 2.

En 1906, la Grande-Bretagne construisait 3 grands navires, et l'Allemagne augmentait sa flotte de 3.

En 1907, la Grande-Bretagne construisait 3 cuirassés, et l'Allemagne en construisait 3.

En 1908, la Grande-Bretagne construisait 2 autres cuirassés et l'Allemagne ajoutait à sa flotte 4 nouveaux navires.

C'est seulement après que l'Angleterre eut échoué trois années de suite dans ses efforts pour enrayer ou modérer cette ardeur pour les armements maritimes, que l'amirauté, en 1909, résolut, à la suite d'une revue générale de la situation, de prier le parlement de prendre des mesures exceptionnelles en vue de mettre la sécurité de l'empire à l'abri de tous hasards. Cette année-là, la construction de 8 cuirassés fut commencée en Angleterre, et 2 autres furent fournis par la confédération d'Australie et l'Etat de la Nouvelle-Zélande respectivement, soit un total de 10.

4. Au printemps de la présente année, la cinquième loi de marine de l'Allemagne fut votée par le Reichstag. Ce qu'il y a surtout de remarquable dans cette loi, ce n'est pas tant l'augmentation de l'effectif des grands navires, tout important que ce soit, mais plutôt le parti plus grand qu'on est à même de tirer des navires de toute catégorie qui seront prêts à marcher de l'avant en toute saison de l'année.

Une troisième escadre de 8 cuirassés d'escadre sera créée et maintenue en activité comme partie de la flotte en service actif. Tandis que, sous l'empire de la loi antérieure, la flotte du service actif comprenait 17 cuirassés d'escadre, 4 croiseurs cuirassés ou de combat, et 12 petits croiseurs, elle se composera dans un avenir rapproché de 25 cuirassés d'escadre, de 8 croiseurs cuirassés ou de combat et de 18 petits croisseurs, et tandis que au moment actuel, par suite du système de recrutement établi en Allemagne, la flotte allemande est moins complètement mobilisable en hiver qu'en été, elle sera, sous l'effet de cette

loi, non seulement augmentée dans son effectif, mais rendue plus facilement utilisable. Quatre-vingt-dix-neuf contre-torpilleurs, au lieu de 66, seront maintenus en service actif, sur un total de 144; 72 nouveaux sous-marins seront construits aux termes de la nouvelle législation, et sur ce nombre on se propose apparemment d'en maintenir 54 avec plein équipage. A un point de vue général, l'effet de la loi sera d'assurer le maintien de près des quatre cinquièmes de toute la flotte allemande en plein armement, c'est-à-dire prête en tout temps à prendre la mer au premier avis.

Un changement et un développement si grands dans l'effectif de la flotte allemande présuppose, bien entendu, d'importantes additions à son personnel. En 1898, les officiers et marins de la marine allemande formaient un total de 25,000. Aujourd'hui ce total est déjà de 66,000. La nouvelle loi ajoute 15.000 officiers et marins et donnera en 1920 un total de 101,500. Aux termes de la loi, on devra construire trois nouveaux cuirassés, un qu'on mettra sur le chantier l'année prochaine, un autre qui sera commencé en 1916, et deux petits croiseurs à l'égard desquels on n'a pas encore fixé de date. La date de la mise en chantier du troisième navire de guerre n'est pas encore fixée. On prévoit que ce sera après l'expiration des six années qu'on a en vue. On estime que le surcroît de dépense, en comparaison des estimations antérieures qu'occasionnera cette augmentation dans le nombre des hommes et dans la quantité du matériel s'élèvera pour les prochains six ans à 10,500.000 livres à répartir sur les budgets successifs.

Les faits indiqués ci-dessus ont été portés à la connaissance de la Chambre des communes par le premier lord de l'Amirauté, le 22 juillet 1912.

5. L'effet de la nouvelle loi de la marine allemande est de développer dans une remarquable mesure la force et la facilité de mobilisation de cette marine. Le nombre des navires de guerre et grands cuirassés tenus constamment prêts et en plein armement est porté par la loi de 21, chiffre actuel, à 33, augmentation de 12, soit de 57 p. 100.

La nouvelle flotte comprendra au début à peu près 20 cuirassés et grands croiseurs de l'ancien modèle, mais graduellement, au fur et à mesure de la construction de nouveaux navires, l'effectif réel de la flotte augmentera jusqu'à ne plus comprendre que des vaisseaux de construction récente.

L'effectif complet de la flotte allemande, indiqué dans la loi la plus récente, comprendra cinq escadres de guerre, plus un vaisseau-amiral, soit en tout 41 cuirassés d'escadre, chacune accompagnée par une escadre complète de croiseurs cuirassés ou de combat, y compris de petits croiseurs et des auxiliaires de toute sorte, et aussi de nombreuses flottilles de contre-torpilleurs et sous-marins.

Ce plein développement ne sera réalisé que petit à petit, mais déjà en 1914, deux escadres, suivant les renseignements en la possession de l'amirauté, seront entièrement composées de ce qu'on désigne sous le nom de "dreadnoughts" et la troisième consistera en bons navires du type "Deutschland" et "Braunschweig", ainsi que de 5 croiseurs cuirassés du type "Dreadnought."

Cette grande flotte n'est pas dispersée sur tous les points du globe en vue de la protection du commerce ou de l'accomplissement des devoirs d'une métropole; au reste, sa composition et son caractère ne s'y prêtent pas. Elle est concentrée et retenue à proximité de l'Allemagne et des côtes d'Angleterre.

Il est opportun de signaler à l'attention l'explicite déclaration des raisons de tactique justifiant l'existence de la flotte allemande aux termes du préambule de la loi de marine de 1900, comme il suit:

En vue de protéger le commerce intérieur et extérieur de l'Allemagne dans les conditions actuelles, une seule chose suffit, celle-ci: l'Allemagne doit posséder une flotte de combat d'un effectif tel que même la puissance navale la plus redoutable ne puisse, sans mettre sa propre suprématie maritime en danger, engager la lutte avec elle. Dans ce but, il n'est pas d'absolue nécessité que la flotte allemande soit aussi forte que celle de la plus grande puissance navale, car, d'une manière générale, une grande puissance navale ne sera pas en mesure de concentrer toutes ses forces contre nous.

6. Il y a lieu maintenant de prévoir quelle sera la situation en 1915.

Eaux anglaises.

Au printemps de l'année 1915—

La Grande-Bretagne aura 25 cuirassés d'escadre du type "Dreadnought" et 2 du type "Lord-Nelson."

L'Allemagne aura 17 cuirassés d'escadre du type "Dreadnought."

La Grande-Bretagne aura 6 grands croiseurs.

L'Allemagne aura 6 grands croiseurs.

Cette marge maintenue en ce qui regarde les nouveaux navires est sage et modérée. Elle ne pêche pas par l'excès de prudence. Si elle est suffisante pour le moment, c'est que la Grande-Bretagne a une grande supériorité sous le rapport des vaisseaux de ligne, et surtout des croiseurs cuirassés de l'époque antérieure à l'apparition des dreadnoughts.

Sa supériorité de ce fait va constamment diminuer d'année en année, d'une manière absolue, au fur et à mesure que les navires actuels deviendront plus anciens, et d'une manière relative, à cause de la plus grande puissance des navires de construction récente. Ce changement s'opérera avec plus de rapidité si l'Allemagne augmente ou hâte ses constructions nouvelles. Au fur et à mesure que la chose se fera, l'empire britannique devra faire des efforts de plus en plus considérables.

Station de la Méditerrannée.

Quatre grands croiseurs et quatre croiseurs cuirassés seront nécessaires pour la défense des intérêts anglais dans la Méditerranée, dans le cours des années 1913 et 1914. Dans le cours de cette période, les marines de l'Autriche et de l'Italie vont graduellement augmenter leurs effectifs, et en 1915 chacune possédera une flotte formidable de 4 et 6 cuirassés du type "Dreadnought" respectivement, ainsi que de forts vaisseaux de ligne d'un type antérieur au "Dreadnought", et autres unités, telles que croiseurs, torpilleurs, etc. Il est donc évident qu'en 1915 notre escadre de quatre grands croiseurs et de quatre croiseurs cuirassés ne répondra plus au besoin et qu'il faudra remettre à l'étude toute la question de sa composition.

Eaux extérieures.

Il est devenu nécessaire dans les derniers dix ans de concentrer la flotte pour la plus grande partie dans les eaux anglaises.

En 1902, 160 navires anglais stationnaient dans des mers lointaines, contre 76 aujourd'hui.

7. La suprématie en matière navale, peut être de deux sortes, générale ou locale. La suprématie générale en matière navale est assurée lorsqu'on est en mesure de battre et de chasser des mers la flotte ennemie ou coalition de flottes ennemies la plus forte possible. La supériorité locale est assurée lorsqu'on est en mesure de dépêcher en temps opportun, ou de maintenir en permanence, en un point éloigné quelconque, des forces suffisantes pour vaincre l'ennemi ou le maintenir en respect jusqu'à ce qu'un résultat décisif ait été obtenu ailleurs. C'est la suprématie maritime générale de la Grande-Bretagne qui fournit la principale garantie de sécurité pour les intérêts de ces grandes possessions de la couronne, c'est cette supériorité qui depuis des années tient en respect tous ceux qui seraient tentés de porter la main sur elles ou de leur manquer d'égards.

Ici, il y a lieu de tenir compte de la rapide expansion du commerce maritime du Canada, et de l'immense valeur des chargements de marchandises canadiennes constamment à flot dans des navires anglais ou canadiens. Si l'on en croit les chiffres fournis par notre département du Commerce à la conférence impériale en 1911, la valeur annuelle du commerce d'outre-mer du Dominion canadien s'élevait en 1909-1910 à non moins de 72 millions de livres; le tonnage des navires canadiens était de 718,000 tonneaux, et continue d'augmenter. Pour la protection de tout ce commerce, sur quelque point qu'il se porte des mers les plus lointaines, ainsi que pour le maintien de ses communications à la fois avec l'Europe et l'Asie, le Canada compte et a toujours compté sur la marine impériale, sans contribution ou dépense correspondante.

En outre, à l'heure actuelle, et dans un avenir prochain, la Grande-Bretagne est toujours en mesure, au moyen de dispositions spéciales et par la mobilisation d'une partie des réserves, de dépêcher, sans trop courir de risques chez elle, une redoutable flotte de navires de guerre et de croiseurs, pour se joindre à la marine royale australienne et aux escadres anglaises de Chine et du Pacifique pour la défense de la Colombie-Anglaise, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

Et ces populations sont aussi protégées, leurs intérêts sont sauvegardés par la puissance et l'autorité de la Grande-Bretagne, tant que sa force navale demeure intacte.

8. Cette puissance tant absolue que relative deviendra moindre à mesure non seulement que s'accroîtra la flotte allemande, mais que d'autres et nombreux pays, simultanément, construiront de grands navires de guerre modernes.

Pendant que, cette année, la Grande-Bretagne possède 18 navires du type des "Dreadnoughts" contre 19 de ce même type possédés par les autres puissances européennes, et qu'elle en possèdera, en 1913, 24 contre 21, la proportion en 1914 sera de 31 à 33, et, en 1915, de 35 à 51.

L'existence de nombreuses marines comprenant toutes des vaisseaux de premier ordre, demande que l'on en tienne compte pour son effet sur la possibilité de combinaisons adverses qui se formeraient soudainement. Une supériorité plus grande à l'intérieur redonnerait, entre autres choses, une plus grande liberté de mouvement aux escadres britanniques sur toutes les mers et augmenterait directement la sécurité des colonies autonomes.

Tout ce qui augmente notre supériorité relative en fait de navires du dernier modèle diminue l'effort à soutenir et augmente notre sécurité en même temps que nos chances de n'être pas molestés.

9. Quelque décision que prenne le Canada dans la présente occurrence, la Grande-Bretagne ne manquera, dans aucune circonstance, à son devoir envers ses possessions d'outre-mer.

Elle a jusqu'à présent réussi à tenir tête, seule et sans aide, aux plus formidables coalitions, et, par une sage politique et d'énergiques efforts, elle est encore capable de veiller aux intérêts vitaux de l'empire et de les défendre.

L'Amirauté est sûre que le gouvernement de Sa Majesté n'hésitera point à demander à la Chambre des communes les fonds que les circonstances de chaque année peuvent requérir. Mais l'aide que le Canada pourrait donner à l'heure actuelle ne doit pas se borner à de l'argent ou à des vaisseaux. Tout acte du Canada tendant à accroître la force et l'activité de la marine impériale, et à augmenter par là notre sécurité commune, serait partout reconnu comme un indice très significatif de la solidité de l'empire et de l'intention, à nouveau exprimée, des colonies autonomes de prendre part au maintien de son intégrité.

10. Le premier ministre du Canada ayant demandé sous quelle forme une aide immédiate de sa part serait la plus effective, nous n'avons aucune hésitation à répondre, après une étude prolongée de toutes les circonstances, qu'il est à désirer que cette aide prévoie la construction d'un certain nombre des plus grands et des plus forts navires de guerre que la science puisse bâtir ou que l'argent puisse procurer.

Dans ce vingtième siècle de l'ère chrétienne, dans ce siècle qui se vante de sa civilisation, la tendance croissante des peuples à s'armer les uns contre les autres n'est pas seulement regrettable, mais elle est affligeante et inquiétante. Puisse le jour être proche où les différends entre nations se régleront par un recours à un tribunal établi du consentement de chacune d'elles, et constitué de façon que ses décrets commandent infailliblement le respect et l'obéissance. Toutefois, si la guerre est encore l'arbitre suprême entre les peuples, n'oublions jamais, nous à qui a été confié le soin de ce vaste héritage, que nous sommes les gardiens de sa sécurité.

Les Canadiens comprennent-ils suffisamment la différence qui existe entre les dangers qui menacent notre empire sur mer et ceux de toute autre nation? Les armées de l'Europe continentale comptent leurs hommes par millions et non par milliers. Elles sont excellemment équipées et organisées.

La population tout entière a été militairement dressée, et chacun de ces pays est absolument à l'abri d'une invasion de la Grande-Bretagne, qui ne pourrait y expédier au plus que cent à cent cinquante mille hommes. Une pareille armée serait surpassée en nombre dans la proportion de vingt à un par n'importe laquelle des grandes puissances européennes. L'empire britannique n'a jamais été une grande puissance militaire, et, dans le passé comme dans le présent, elle a basé sa sécurité presque entièrement sur la valeur de sa marine. Un grand échec sur les hautes mers rendrait les Iles-Britanniques ou n'importe laquelle des colonies autonomes sujettes à une invasion par quelque grande puissance militaire. La perte par la Grande-Bretagne d'une bataille décisive annihilerait en quelque sorte le Royaume-Uni; elle ébranlerait l'empire britannique jusque dans ses fondements et elle modifierait profondément la destinée des parties qui la composent. Les avantages que gagnerait la Grande-Bretagne en détruisant les forces navales de quelque autre puissance seraient nuls, sauf en ce que le résultat assurerait la sécurité de l'empire.

D'un autre côté, il n'est à peu près aucune limite aux prétentions que pourraient nourrir les autres puissances si la flotte anglaise était une fois détruite ou mise hors de service. Il y a de graves raisons de s'inquiéter pour le jour où la suprématie morale de l'empire semblera sur le point d'être défiée avec succès.

Le fait saillant qui arrête notre attention dans un examen de la situation actuelle des forces navales britanniques est celui-ci. Il y a douze ans, la marine et le drapeau de l'Angleterre prédominaient sur toutes les mers du globe et le long des côtes de tous les continents. Aujourd'hui, ils ne prédominent nulle part ailleurs que dans la mer du Nord. La suprême obligation d'assurer sa sécurité dans ses propres eaux, la Grande-Bretagne la remplit en retirant de toutes les parties du monde ou en réduisant ses escadres, et par la concentration dans le voisinage des Iles-Britanniques de presque toutes ses forces navales effectives.

En 1902, il y avait dans la Méditerrannée cinquante-cinq navires de guerre anglais. Il y en a aujourd'hui dix-neuf. Il y en avait quatorze dans les eaux de l'Amérique du Nord et dans celles des Antilles; il n'en reste plus que trois. Sur la côte sud-est de l'Afrique du Sud, il y en avait trois; il en reste un aujourd'hui. Il y en avait seize au Cap-de-Bonne-Espérance; aujourd'hui, il y en a huit. Dans le Pacifique, il y en avait huit; il n'en reste que deux. Il y en avait quarante-deux dans les eaux chinoises; il y en a trente et un maintenant. En Australie, douze; aujourd'hui, huit. Aux Indes orientales, dix; aujourd'hui, neuf. Au total, il y avait, en 1902, cent soixante navires dans les eaux de l'étranger et des colonies contre soixante-seize aujourd'hui.

Ne vous figurez pas que ceci ait été fait au moyen d'une réduction de la défense; car c'est le contraire qui a eu lieu. La dépense totale de la Grande-Bretagne pour sa marine en 1902 était inférieure à 152 millions; pour le présent exercice, elle dépassera 220 millions. Pourquoi donc les forces navales de l'empire ont-elles été à ce point réduites dans le monde entier si en même temps la dépense a presque doublé? Simplement parce que la force croissante des autres marines et de la marine allemande en particulier a obligé la Grande-Bretagne, non seulement à augmenter sa flotte, mais à la concentrer dans le voisinage des Iles-Britanniques; et il va sans dire que, dans les eaux nationales, il y a eu une importante augmentation de force. Bref, le besoin de faire face à une situation modifiée a été si pressant et si incessant qu'en dépit d'une dépense considérablement accrue, en dépit de tous les efforts possibles, l'amirauté, s'est vue contrainte, par la force des circonstances, à retirer ou à diminuer, dans le monde entier, des flottes qui, au moment du danger, sauvegardaient la sécurité et l'intégrité des colonies et qui, en temps de paix, étaient le symbole vivant et visible du bien qui unit tous les sujets de la couronne.

Il n'est ni nécessaire ni désirable ici de débattre ou discuter la probabilité ou l'imminence d'une guerre. Le réel motif d'agir ou de nous abstenir est cette absolue sécurité présente ou absente. Nous ne pouvons nous contenter de rien moins, car le risque est trop grand. Il ne faudrait jamais oublier qu'il n'est pas besoin d'une guerre, d'un coup de fusil tiré ou d'un coup frappé pour que disparaisse notre suprématie navale et avec elle la seule garantie qu'ait l'empire de continuer à exister. Je désire particulièrement appuyer sur cette considération; car l'histoire de tous les temps et surtout l'histoire des temps modernes nous avertit, par des faits graves et nombreux, que le dénouement des grandes aventures peut être déterminé et l'est souvent non pas par une guerre se terminant par la victoire ou par la défaite, mais par le simple fait d'une supériorité navale ou militaire bien établie et sur laquelle on ne peut se méprendre.

Le fait de routes commerciales, indispensables à la continuité de l'empire, insuffisamment défendues et insuffisamment protégées, par suite de la nécessaire concentration de ses forces navales dans les eaux domestiques, est extrêmement grave et toujours alarmant. Cette année même, on a retiré de la Méditerrannée des navires stationnés à Malte pour les amener à Gibraltar, d'où il sera plus facile de les faire venir au besoin dans les eaux anglaises.

Pour la même raison, la flotte de l'Atlantique stationnée à Gibraltar a été ramenée dans le voisinage des Iles-Britanniques. Dans de pareilles conditions, le drapeau anglais ne prédomine plus dans

la Méditerrannée, et il sera impossible, nonobstant tous les efforts de l'empire, de regagner, avant 1915 ou 1916, la forte position qui lui est nécessaire sur cette importante route. L'Autriche-Hongrie, avec seulement 140 milles de littoral et sans colonie aucune, crée dans la Méditerrannée une formidable flotte de dreadnoughts qui atteindra son plein développement d'ici à trois ans. Elle sera appuyée par de forts navires du type qui a précédé les dreadnoughts, par des croiseurs, des torpilleurs et autres bâtiments auxiliaires. La flotte de l'Italie dans les mêmes eaux sera encore plus puissante et plus formidable.

Le retrait de navires anglais de tant de mers pour les concentrer dans les eaux domestiques a été nécessaire, mais il est malheureux.

Jadis notre marine de guerre dominait sur toutes les mers, et le pavillon blanc était le symbole de notre empire des mers. L'heure n'est-elle pas venue de restaurer l'ancien ordre de choses. Sur nos propres côtes, tant de l'Atlantique que du Pacifique, stationnaient, il y a douze ans à peine, de puissantes escadres. Aujourd'hui le pavillon est disparu du littoral des deux mers. Grâce à l'aide projetée, m'assure-t-on, on pourra prendre les mesures voulues pour que, sans aller au devant du désastre dans la mère patrie, on établisse une bonne flotte de cuirassés et de croiseurs sur le Pacifique, et qu'une puissante escadre visite périodequement notre littoral de l'Atlantique et affirme de nouveau notre suprématie maritime le long de ces côtes.

Je n'oublie point, toutefois, que c'est la suprématie maritime de l'empire en général qui est la principale sauvegarde des dominions d'outre-mer. Le cuirassé de la Nouvelle-Zélande est rangé en ligne avec les autres bâtiments de guerre britanniques dans la mer du Nord, parce que c'est en protégeant le cœur même de l'empire qu'on sauvegarde le mieux les intérêts de la Nouvelle-Zélande.

En présentant nos propositions, il est bon de rappeler que nous ne nous engageons nullement à l'établissement d'un système de contributions régulières et périodiques. Je souscris toujours à la résolution adoptée par cette Chambre en 1909, déclarant que le paiement de pareille contribution ne saurait être la meilleure solution du problème de la défense.

D'après les renseignements que j'ai donnés à cette Chambre, la situation, à mon avis, est assez grave pour provoquer une initiative immédiate. Nous avons demandé au gouvernement de Sa Majesté sous quelle forme il serait préférable d'accorder une aide provisoire et immédiate, en ce moment. La réponse donnée sans hésitation et sans ambages, je vais la répéter:

Nous n'hésitons nullement à répondre après mûre étude de tous les faits, qu'il est désirable que pareill aide stipule la construction d'un certain nombre des plus puissants vaisseaux de guerre que la science puisse construire ou l'argent procurer.

Après être allés aux renseignements auprès de l'amirauté sur le coût de pareil bâtiment de guerre, on nous a informés que le coût serait approximativement de 2,350,000 livres y compris l'armement et le magasin.

Le coût global de trois pareils bâtiments de guerre, qui, une fois lancés figureront parmi les plus puissants du monde, atteindra approximativement $35,000,000 et nous demandons au peuple canadien, par l'entremise de son Parlement, d'accorder cette somme à Sa Majesté le roi de la Grande-Bretagne et de l'Irlande et des dominions d'outre-mer, et cela afin d'accroître l'effectif des forces navales de l'empire, protéger nos côtes et notre commerce maritime et assurer la sécurité de l'héritage commun à tous ceux qui doivent fidélité au roi.

Ces bâtiments de guerre seront à la disposition de Sa Majesté le roi pour la commune défense de l'empire. C'est à la marine militaire royale qu'incombe le soin de leur entretien et de leur direction, et nous possédons l'assurance que si, un jour à venir, le peuple canadien veut établir une unité canadienne de la marine de guerre royale, le Gouvernement fédéral pourra rappeler ces bâtiments pour qu'ils fassent partie de cette unité, et le cas échéant, c'est sur le Gouvernement canadien que retomberait les frais de leur entretien et non pas sur la Grande-Bretagne.

En pareilles circonstances il faudrait nécessairement signifier avis de tel rappel dans un délai légitime; et en réalité le Canada ne saurait ni désirer ni suggérer le retrait soudain d'un si puissant contingent d'un important théâtre où les forces navales de l'empire pourraient se trouver exposées à quelque attaque grave et soudaine. Au demeurant, j'ai l'assurance qu'on prendra les dispositions voulues pour mettre les Canadiens en lieu de servir comme officiers sur ces navires.

Je ne veux nullement ici faire de polémique, mais qu'on me permette un mot au sujet de l'organisation navale de la Grande-Bretagne. Evidemment, il serait impossible de faire une étude approfondie de pareille organisation en quelques semaines, où même en quelques mois; mais depuis quelques années, et surtout l'été dernier, j'ai pu m'éclairer sur ses méthodes, sa nature, la valeur de cette organisation et je puis légitimement conclure de cet examen que c'est l'organisation la plus complète et la plus puissante qui soit au monde.

Il est certaines propositions que je me contente d'indiquer en passant; entre autres, on voudrait créer une grande organisation navale au Canada. A mon humble avis, il faudrait un quart de siècle ou même

M. BORDEN.

un demi-siècle pour créer ici une marine militaire d'une certaine valeur. Et même elle ne remplacerait que fort imparfaitement cette magnifique organisation que possède déjà l'empire, fruit du travail de plusieurs siècles de recherches minutieuses et d'efforts inlassables. Qu'est-il besoin d'entreprendre cette tâche périlleuse, cette coûteuse expérience d'une marine militaire réservée spécialement au Canada, alors qu'à de justes conditions, parfaitement compatibles avec notre honneur et notre dignité nationales, il nous est possible de participer, à notre gré, à la défense navale, et cela en coopérant avec l'organisation navale de l'empire, et ainsi pleinement bénéficier des effectifs et des ressources de la disposition du Canada?

Où ces bâtiments de guerre se construiront-ils? Ils se construiront sous la surveillance de l'amirauté du Royaume-Uni, et cela pour la bonne raison qu'il n'existe pas au Canada de facilités pour de pareilles constructions.

Les chantiers maritimes dont on a besoin pour la construction d'un dreadnought, sont gigantesques et il serait impossible actuellement de suffire à l'entretien de semblables arsenaux au Canada. Dans tous les cas, la coque seule pourrait être construite dans notre pays, car la machinerie, le blindage et les canons devraient être nécessairement manufacturés ou fabriqués en Angleterre. La dépense supplémentaire qu'impliquerait la construction au Canada serait d'environ $12.000.000 pour les trois navires et il serait impossible d'estimer le retard qui en découlerait. Personne n'est plus désireux que moi d'aider au développement des chantiers de constructions maritimes au Canada, mais nous ne pouvons pas, pour aucune considération économique ou commerciale, commencer par la construction des dreadnoughts; nous ne pourrions du reste pas le faire au moment où ces navires sont de construction urgente et doivent être lancés au plus tard dans deux ou trois ans pour donner à l'empire l'appui dont peut dépendre son existence future. D'après moi, le développement de l'industrie des constructions maritimes doit, pour réussir au Canada, commencer par des entreprises modestes et pratiques.

J'ai discuté ce sujet avec l'amirauté, et elle comprend parfaitement qu'il n'est pas avantageux à l'empire de concentrer dans le Royaume-Uni tous les chantiers maritimes. Je suis sûr, par conséquent, que l'amirauté est prête à donner tout prochainement des ordres pour la construction au Canada de petits croiseurs, de bateaux-citernes et autres navires auxiliaires de différentes sortes. L'outillage nécessaire est peu de chose comparativement à ce qu'exige la construction d'un dreadnought, et une pareille entreprise aurait, à un point de vue pratique, une base plus sûre et plus durable. Afin d'encourager une industrie si importante et si utile, nous avons exprimé notre intention de nous charger, pour un temps du moins, d'une partie des frais ainsi accrus.

Avec le développement des chantiers maritimes, je ne serais pas surpris de voir s'établir au Canada des usines d'un ordre élevé, où l'art de l'ingénieur s'exercera à la production d'articles que nous importons aujourd'hui et qui ne se fabriquent pas encore chez nous. C'est pourquoi, bien que la somme que nous projetons de consacrer à l'aide nécessitée par les besoins impérieux du moment doive être dépensée en Angleterre, nous croyons cependant que cet acte de notre part aura pour effet, dans les conditions que j'ai énoncées, de développer d'une façon très marquante, plus d'une industrie au Canada, et même qu'à un point de vu purement économique et matériel, cet acte se recommande de bien des manières.

Ces bâtiments de guerre seront une aide apportée par le peuple canadien à Sa Majesté le roi, comme gage de sa bien ferme détermination de coopérer au maintien de l'intégrité de l'empire et à repousser tout danger qui pourrait menacer sa sécurité. Il était souverainement convenable que cette circonstance favorable se présentât au moment ou la couronne est représentée au Canada par Son Altesse Royale le Gouververneur général qui a rendu de si précieux et éminents service à l'Etat et prend un si profond et si vif intérêt à tout ce qui touche au bien-être et à la sécurité de chaque partie des dominions de Sa Majesté. Le Canada envoie ces vaisseaux se ranger en ligne de bataille pour l'empire, à côté de ceux de la mère patrie, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Ces bâtiments de guerre seront les trois plus puissants navires de guerre du monde et ils porteront des noms empruntés à l'histoire du Canada. Ainsi, tout Canadien qui verra ces navires ou en lira la description saura que c'est un don auquel il a participé et que, par leur présence dans la ligne de bataille de l'empire, il a directement pris part au maintien de la sécurité de l'empire.

Nulles nations modernes possédant un important commerce maritime ne saurait négliger son intérêt sur les mers. A Dieu ne plaise que, dans ce pays-ci, nous cherchions à favoriser ou à encourager les tendances militaristes ou l'esprit d'agression. Jamais l'empire britannique n'entreprendra de guerre ou ne se livrera à l'agression, et certes toutes les influences du Canada se rangeraient de concert contre pareille entreprise; mais, on le sait, depuis cinquante ans, la guerre a souvent éclaté à l'improviste, comme un coup de foudre par un ciel serein et la puissance, l'influence, la destinée de plus d'une nation en ont ressenti le profond contre-coup. Une guerre maritime surtout peut éclater soudain, car ces tout-puissants engins de guerre sont toujours

prêts pour la bataille. La sécurité, l'existence même de l'empire dépendent de sa puissance maritime. Si jamais il nous faut abdiquer l'empire des mers, il est possible que cela arrive sans guerre, mais en présence d'une force écrasante; alors, les artères de l'empire casseront de battre, le sang cesssera de couler dans ses veines: ce sera la dissolution à bref délai.

Mais pourquoi négliger un devoir qui s'impose à nous et advenant qu'un irréparable désastre s'ensuive, quelle serait notre destinée future? Evidemment, ou bien nous deviendrions une nation indépendante, ou bien une importante section de la république voisine. Quelles seraient alors nos responsabilités et quel fardeau retomberait sur nos épaules, pour nous assurer sur la haute mer une protection bien inférieure en puissance et en valeur à celle dont nous jouissons aujourd'hui. Voici, par exemple, une nation qui, par le territoire, les ressources, la population et la richesse peuvent facilement soutenir la comparaison avec le Canada. Le budget naval de l'Argentine, pour les quatre années, de 1909 à 1912 inclusivement, a atteint le chiffre de $35,000,000. En outre, le parlement de l'Argentine, pour ces quatre années, a voté plus de $40,000,000 affectés à certaines dépenses spéciales de l'armée et de la marine militaire. La statistique à notre disposition ne permet pas de préciser le chiffre de la dépense affectée aux usages de la marine militaire sur cette dernière somme; mais la plus forte partie, paraît-il, a été consacrée aux constructions navales. On peut sans crainte affirmer que, depuis quatre ans, le budget naval de l'Argentine a oscillé entre soixante-cinq et soixante-dix millions.

Le budget militaire et naval des Etats-Unis comprend une dépense globale de $250,000,000 à $300,000,000, soit $2.75 par tête d'habitant. Une dépense similaire pour le Canada se résumerait à un budget de $20,000,000 ou $25,000,000, soit pour la même période quatre-vingts ou cent millions.

Il est évident que l'aide que nous nous proposons de fournir en ce moment est modérée et raisonnable. Pendant quarante-cinq ans, sous le régime de la Confédération, nous avons joui de la protection de la flotte britannique, sans qu'il nous en ait coûté un seul dollar, et j'en suis fermement convaincu, en faisant librement l'offre de cette aide par l'entremise de son Parlement, le peuple canadien obéit au sentiment du respect de soi-même.

Dans la mesure où la statistique officielle peut nous éclairer, la dépense effectuée par l'Angleterre au XIXe siècle, pour la défense militaire et navale des provinces dont se compose aujourd'hui le Canada, atteint le chiffre de $400,000,000.

Même depuis l'inauguration de la confédération et depuis que le Canada a atteint la situation d'un grand dominion, la dépense effectuée par la Grande-Bretagne pour la défense navale et militaire du Canada dépasse de beaucoup la somme que nous demandons aujourd'hui au Parlement de voter. De 1870 à 1890, le coût proportionnel des escadres de l'Atlantique-Nord chargées de la protection de nos côtes a oscillé entre $125,000,000 et $150,000,000. De 1853 à 1903, la dépense effectuée par la Grande-Bretagne pour la défense militaire au Canada a presque atteint le chiffre de cent millions de dollars.

Sa protection du drapeau et le prestige de l'empire ont-ils eu quelque importance pour nous, durant toute cette période de temps? Les exemples se présentent en foule à mon esprit au milieu des désordres qui avaient éclaté dans un pays lointain, un citoyen canadien fut arrêté sans cause valable et reçut cinquante coups de fouet. On en appela à la Grande-Bretagne et qu'en résulta-t-il? On fit publiquement des excuses à ce Canadien et il reçut cinquante livres pour chaque coup de fouet. En temps d'émeute et en plein règne de terreur dans une ville étrangère, une communauté religieuse canadienne demeurait dans la plus grande sécurité: "Ne craignez-vous donc pas, lui demande-t-on? Mais non, répond-on sans la moindre hésitation; l'Union-Jack flotte sur nos têtes.

J'ai fait allusion à la difficulté qui se présente de trouver une base acceptable qui permettrait aux grandes colonies de recevoir et de revendiquer, en retour de leur coopération à la défense de la mère patrie, une voix proportionnelle dans la gestion et la direction de la politique étrangère. Quand nous avons siégé dans le comité de la défense impériale avec les ministres anglais, nous avons étudié ces deux sujets de très près.

Ce comité est constitué d'une façon très curieuse, mais d'après moi il rend de grands services. Il est composé du premier ministre d'Angleterre et des personnes qu'il veut convoquer pour en faire partie. En réalité tous les membres du cabinet assistent de temps en temps aux délibérations et habituellement les ministres les plus importants sont présents. De plus les experts navals et militaires et les fonctionnaires techniques des départements intéressés sont à la disposition du comité.

Une très grande partie des travaux du comité est accomplie par des sous-comités souvent composés en partie de personnes qui ne sont pas membres du comité général lui-même, mais qui sont désignées en raison de leur connaissance spéciale des sujets à étudier et qui doivent faire l'objet d'un rapport. La somme de travail qui a été accomplie de cette manière, depuis cinq ou six ans en particulier, est surprenante, et je ne doute pas qu'elle ait contribué largement, à l'heure du danger, à la sécurité de tout l'empire. Au point de vue technique ou constitutionnel, le comité n'est pas res-

ponsable à la chambre des communes et dès lors il n'est pas supposé s'occuper de politique. Comme un si grand nombre de membres importants du cabinet sont invités à faire partie du comité, ses conclusions sont ordinairement acceptées par le ministère et, partant, sont accueillies à la chambre des communes avec l'appui de la majorité. Si le comité n'a aucune influence sur la politique et ne pourrait même pas en avoir, parce qu'il n'est pas responsable envers le Parlement, il est de toute nécessité obligé d'étudier constamment la politique et les relations étrangères pour la raison toute naturelle que la défense, et spécialement la défense navale, est inséparablement liée à une telle étude.

J'ai reçu l'assurance du gouvernement de Sa Majesté, qu'en attendant la solution définitive de la question des voix et de l'influence, il consentirait avec plaisir à la présence à Londres d'un ministre canadien pendant toute ou partie de l'année. Ce ministre serait convoqué régulièrement à chacune des réunions du comité de la défense impériale et il serait considéré comme un de ses membres permanents. Aucune démarche importante de la politique étrangère ne serait entreprise sans consulter ce représentant du Canada. Cela paraît être un pas important fait en avant en ce qui concerne nous-mêmes et le Royaume-Uni. Cela nous donnerait la possibilité d'être consultés et par conséquent cela nous procurerait une influence que nous n'avons pas possédée jusqu'à ce jour.

Les conclusions et les déclarations de la Grande-Bretagne en ce qui concerne les relations étrangères ne pourraient pas manquer d'acquérir une nouvelle force si l'on savait que la consultation et la coopération avec les colonies anglaises sont devenues une réalité.

Aucun esprit réfléchi ne peut manquer de comprendre que des questions très complexes et très difficiles à résoudre se présentent à ceux qui croient que nous devons trouver une base de coopération permanente dans la défense navale et que cette base doit accorder aux colonies d'outre-mer la direction de la politique étrangère.

Il eût été inutile de s'attendre, et en réalité nous ne nous sommes pas attendu à obtenir, dans l'espace des quelques semaines qui ont été à notre disposition l'été dernier, une solution définitive de ce problème qui est aussi inéressant que compliqué, qui est aussi intéressant que compliqué, qui touche de très près à la destinée future de l'empire et dont l'importance est plus grave encore pour les Iles-Britanniques que pour le Canada. Mais je conçois qu'il n'est pas impossible de le résoudre, et quelle que soit la difficulté de la tâche, ce n'est pas le rôle de la sagesse ni de la science politiques, de l'esquiver. Nous adressons donc aux hommes d'Etat d'Angleterre l'invitation d'étudier avec nous le problème réel de la vie impériale.

Les dix ou vingt années qui vont suivre seront fertiles en grands résultats pour l'empire et il est absolument important que des questions de politique purement intérieure, quelqu'en soit l'urgence, n'empêchent aucun de nous de s'élever à la hauteur de cette grande discussion. Mais aujourd'hui, au moment où les nuages s'appesantissent, quand nous entendons les grondements du tonnerre lointain et que nous voyons les éclairs briller à l'horizon, nous ne pouvons pas et nous ne voulons pas attendre que la tempête qui nous menace ait éclaté en fureur sur nous et ait causé de violents désastres. La mère patrie, non pas seulement pour elle, mais pour nous aussi, soutient absolument sans aide le fardeau de la vie de l'empire et elle fait face aux nécessités écrasantes de la vie nationale.

Dans le besoin pressant qu'elle éprouve, nous arrivons à son aide en lui apportant notre meilleur secours comme témoignage de notre détermination de protéger et d'assurer la sécurité et l'intégrité de l'empire et de notre résoluion de défendre, et sur mer et sur terre, notre drapeau, notre honneur et notre héritage.

M. l'ORATEUR: A propos de ce bill, je présume que le très honorable premier ministre a considéré la question d'une résolution qui doit suivre ou précéder la présentation d'un bill de cette nature. Je n'ai pas eu le temps de faire l'examen du bill, je ne puis donc pas dire pour l'instant s'il devait ou ne devait pas être précédé d'une résolution.

M. BORDEN: Monsieur l'Orateur, la résolution qui est nécessaire pour ce bill a été soumise à Son Altesse Royale le Gouverneur général. Il lui a plus d'approuver la résolution qui est conçue dans les mêmes termes que le bill et de la recommander à la considération de la Chambre en vertu des dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je ne prends pas la parole, monsieur l'Orateur, dans l'intention de discuter maintenant la mesure très importante qui vient d'être soumise à la Chambre par mon très honorable ami. En réalité, en vertu des règles de la Chambre, telles qu'elles sont interprétées par vous, monsieur l'Orateur, il ne devrait pas y avoir de discussion lors de la première lecture d'un bill quelconque.

En ce qui concerne la question de règlement que vous venez de signaler, je crois que mon honorable ami a raison de dire que les détails du bill ne devraient pas être discutés avant que la résolution ait été déposée. La question d'argent, quelle que soit son importance, n'est pas la principale et je n'ai aucun reproche à faire à mon

honorable ami d'avoir présenté le bill avant de déposer la résolution.

Je me fais un plaisir de reconnaître, comme le feront un grand nombre d'honorables députés, la très grande modération avec laquelle mon honorable ami a présenté ce projet à la Chambre. Nous pouvons ne pas être d'accord avec lui en toutes choses, mais ce sera le sujet d'une discussion ultérieure dans une autre occasion.

Je suis heureux de lui dire que les honorables députés qui siègent de ce côté (la gauche) peuvent différer avec lui sur d'autres sujets, mais qu'ils partagent son dévoûment et sa loyauté à l'égard de l'empire britannique.

Une partie essentielle du discours prononcé par mon honorable ami est la note qu'il a communiquée à la Chambre. La population du pays sera heureuse de savoir que nous n'avons pas actuellement de besoient pressant et que nous ne sommes pas en face d'un danger immédiat, mais bien de nouvelles conditions qui existent non seulement en Europe et dans l'empire britannique, mais dans le monde entier: je veux dire la tendance vers les armements excessifs.

Je n'ai pas d'autres observations à présenter pour le moment, monsieur l'Orateur, et j'attendrai la seconde lecture du bill pour faire de nouvelles appréciations.

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

DEPOT D'UN BILL CONCERNANT LA COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer un projet de loi (n° 22) relatif aux commissaires du port de Montréal.

—Ce bill tend à modifier la loi constituant les commissaires du port de Montréal. Il y a eu dans le passé quelques petites difficultés qui se sont élevées du fait que cette partie du chenal du Saint-Laurent située dans les limites du port de Montréal, ne tombe pas sous la juridiction des commissaires, mais relève de l'autorité du ministre de la Marine et des Pêcheries. On a pensé qu'il était préférable de placer le port entier de Montréal, y compris le chenal, sous la direction des commissaires du port, et ce bill est présenté après avoir obtenu l'approbation de cette corporation.

Il y a quelques autres modifications qui sont d'une nature plus ou moins importante. La juridiction des commissaires du port de Montréal s'est étendue à l'origine sur une distance de plusieurs milles le long du Saint-Laurent. Ils avaient la haute main non seulement sur le port de Montréal, mais sur d'autres hâvres situés en aval du fleuve dans la partie comprise aujourd'hui dans les limites du port de Montréal. Afin d'éviter la possibilité de malentendus à l'avenir, les commissaires actuels du port n'auront de juridiction que sur le port de Montréal. Telles sont les parties les plus importantes du bill.

M. MACDONALD: Avant que la motion ne soit mise aux voix, le ministre de la Marine et des Pêcheries voudrait-il dire à la Chambre si des nominations ont été faites pour remplacer les vacances qui se sont produites dans la commission actuelle du port de Montréal?

M. HAZEN: Il n'y a pas de vacances dans la commission actuelle.

Les commissaires actuels ont donné leur démission, qui doit prendre effet le dernier jour du mois de décembre courant. Avant cette date leurs successeurs seront nommés et entreront en fonctions le premier janvier prochain.

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

DEPOT D'UN BILL RELATIF A LA JOURNEE DE TRAVAIL DANS LES TRAVAUX PUBLICS.

M. VERVILLE: J'ai l'honneur de déposer le bill n° 23, concernant la journée de travail dans les Travaux publics.

—Ce projet de loi est presque identique à celui que j'ai déposé en 1910 et que j'ai retiré à la suite de certaines objections qui avaient été soulevées. J'espère que lorsque le projet sera discuté en deuxième lecture, les membres du Gouvernement lui donneront le même appui qu'ils lui ont donné lorsqu'ils étaient dans l'opposition.

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

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

L'hon. M. EMMERSON: Monsieur l'Orateur, j'ai quelques remarques à faire concernant un fait personnel. A la page 650 des Débats d'hier, on trouve ce qui est supposé être une réponse à certaines questions posées au ministre, concernant l'administration du chemin de fer intercolonial et les rumeurs d'un changement dans cette administration. Par ma dernière question, je demandais si un membre du Gouvernement, le ministre des Chemins de fer ou le département des Chemins de fer avait autorisé certaines déclarations concernant les changements projetés dans l'administration de ce chemin. La réponse donnée par le ministre publiée dans les Débats est ainsi conçue:

Non; en ce qui concerne ce département.

Bien que la réponse soit négative, elle ne concerne que le département des Chemins de fer; nous n'avons pas de réponse de la part du ministre des chemins de fer ni d'aucun membre du Gouvernement. Vu

que c'est une question très importante, surtout pour l'est du Canada, je considère que la Chambre et le pays ont le droit de savoir si ce qui a été publié, concernant les changements projetés était autorisé ou non.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député peut difficilement soutenir qu'il s'agit ici d'un question de privilège. A titre de vieux parlementaire, je suis d'avis qu'il devrait plutôt poser une autre question.

M. EMMERSON: Je tiens à me montrer plein de déférence pour le règlement, mais je suis membre de cette Chambre et je crois avoir droit à une réponse à la question que j'ai posée. C'est pourquoi je fais observer au ministre qu'il n'y a pas eu de réponse aux questions trois et quatre.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et canaux): Si l'honorable député veut patienter pendant quelque temps, il saura tout ce qui en est.

M. EMMERSON: Le ministre n'a pas le droit de me traiter de cette manière. J'exerce mon droit de député en posant une question poliment et j'ai le droit d'exiger une réponse courtoise.

M. BORDEN: L'honorable député est trop susceptible. Je ne vois rien de discourtois dans la réponse du ministre.

M. COCHRANE: Et ce n'était pas mon intention de manquer de courtoisie.

M. BORDEN: Le ministre des Chemins de fer a simplement dit à l'honorable député qu'il lui fournirait les renseignements en temps et lieu.

Plusieurs DEPUTES: Oh, oh!

M. BORDEN: Je vous demande pardon; j'ai parfaitement entendu la réponse du ministre. Il a dit à l'honorable député de prendre patience et que le renseignement lui serait fourni en temps et lieu. C'est exactement ce qu'il a dit. Le malentendu provient de ce que l'honorable député a l'oreille un peu dure et non d'un manque de courtoisie de la part du ministre des Chemins de fer.

Sir WILFRID LAURIER: La question telle qu'elle est publiée dans les Débats n'est pas posée au seul ministre des Chemins de fer mais à tous les membres du Gouvernement. La réponse ne répond pas à toute la question; elle n'engage que le département des Chemins de fer tandis que la question s'adressait à tout le Gouvernement. De plus, je considère que c'est manquer d'égards envers mon honorable ami (M. Emmerson) que de lui dire de prendre patience.

M. COCHRANE: La réponse était signée par le sous-ministre, comme le sont presque toutes les réponses, et elle était exacte: M. Siddal n'a pas eu d'autorisation à cet effet ni du département ni du ministre.

M. EMMERSON: La question comportait: A-t-il été autorisé par un membre quelconque du Gouvernement?

M. COCHRANE: Cela veut dire le ministre des Chemins de fer, n'est-ce pas?

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable ministre a répondu en ce qui concerne son département, mais nous n'avons pas eu la réponse des autres ministres.

M. BORDEN: Le ministre des Chemins de fer a certainement fait son devoir. Si quelques-uns sont en faute, ce sont les autres membres du Gouvernement.

Sir WILFRID LAURIER: En disant à mon honorable ami de prendre patience, le ministre outrepassait ses droits.

M. EMMERSON: La réponse n'engage que le département des Chemins de fer. Ce dernier affirme qu'il n'a pas autorisé la déclaration, mais je n'ai pas eu de réponse du ministre des Chemins de fer ni des autres membres du cabinet.

M. L'ORATEUR: A propos de ces questions et réponses, la règle sanctionnée par la pratique, en Angleterre et au Canada, je crois, veut que celui à qui la question est adressée soit libre d'y répondre comme il l'entend. Mais d'un autre côté le député qui pose une question a droit, autant que possible, d'exiger une réponse formelle et exacte.

Sir WILFRID LAURIER: Et courtoise.

M. L'ORATEUR: Courtoise, toujours. Mais c'est au ministre ou au député qui répond qu'il appartient de décider de la forme à donner à sa réponse.

REPONSES INEXACTES.

M. OLIVER: Je crois qu'une erreur s'est glissée dans la réponse donnée hier par le ministre de l'Intérieur à une question posée par l'honorable député de Régina (M. Martin). Je crois qu'il constatera que dans la liste des inspecteurs de homesteads, en fonction le 21 septembre, les inspecteurs opérant dans l'Alberta ont été confondus avec ceux qui opéraient dans la Saskatchewan . Il est possible aussi que la même erreur se soit répétée dans la liste des nominations. Il sera peut-être nécessaire de corriger ces erreurs.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

BERGES DE LA RIVIERE SAINT-CHARLES.

*M. LEMIEUX demande:

1. Le département des Travaux publics a-t-il acquis une certaine étendue de terrain à un

endroit appelé la Canardière, le long des rives de la rivière Saint-Charles, près Québec?

2. Dans l'affirmative, quand, à quel prix et pour quelles fins cette acquisition a-t-elle été faite?

M. ROGERS: Non.

REMORQUEURS POUR LES DRAGUES DU GOUVERNEMENT.

M. McKENZIE demande:

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour des remorqueurs pour le service de la drague "Cap-Breton" pendant la session de 1912?

2. Dans l'affirmative, quelles personnes ont soumissionné, quel est leur domicile et quel était le montant stipulé dans chaque soumission?

3. La soumission la plus basse a-t-elle été acceptée? Dans la négative, quelle en est la raison?

4. Quelques-unes des soumissions ont-elles été acceptées? Sinon, pour quelle raison?

5. Quelles sont les noms des remorqueurs chargés de remorquer la drague "Cap-Breton" pendant la saison de 1912, ainsi que les noms des propriétaires, dans chaque cas, et la somme payée, par jour, pour chaque remorqueur?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Oui.

2. J. W. Gordon, Sydney-nord, $29 et $30 par jour; F. M. Kelly, Sydney-nord, $35 par jour; M. D. Rudderham, Sydney-nord, $40 par jour;

3. Non Les remorqueurs de M. J. W. Gordon ne faisaient pas aussi bien l'affaire que les autres et celui de M. Rudderham, coûte deux fois plus cher que les autres.

4. Oui.

5. "E. M. Cates", propriétaire F. M. Kelly, $35 par jour, employé du 2 mai au 7 septembre; Boonton", propriétaire D. Rudderham, $40 par jour.

TRAITE ENTRE LE CANADA ET LES ANTILLES.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

Quels sont les droits de douanes imposables dans les Antilles anglaises qui sont parties au traité de commerce entre le Canada et les Antilles sur tous les articles mentionnés dans les tableaux du dit traité, et qui peuvent être importés du Canada, en vertu du tarif de faveur mentionné dans le dit traité de commerce?

—La préparation de la réponse à cette question peut nécessiter un travail considérable qui n'aura peut-être pas une grande utilité, et je serai satisfait si le ministre veut bien déposer sur le bureau de la Chambre des copies des états statistiques fournis, soit par les commissaires des Antilles, soit par son département administratif ou tout autre dont il a été question dans les délibérations de la conférence mais qui ne sont pas produits dans la brochure qui a été publiée.

M. LEMIEUX.

L'hon. M. FOSTER (ministre du Commerce): Tous ces états seront déposés sur le bureau de la Chambre.

(La question est retirée.)

RAOUL DESCHAMPS.

*M. LEMIEUX demande:

1. M. Raoul Deschamps est-il employé au département des Travaux publics à Montréal, et quel est son salaire?

2. M. Raoul Deschamps a-t-il un autre emploi à l'agence de la marine à Montréal?

3. Dans l'affirmative, quelles sont ses fonctions et quel est son salaire?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): La réponse à la deuxième question est non.

M. LEMIEUX: On pourrait biffer la première partie de la question.

BUREAUX DE CONCILIATION.

M. BUCHANAN demande:

1. De combien de conseils de conciliation et d'enquête, en vertu de la loi des différends industriels, a-t-on demandé la nomination depuis le 21 septembre 1911?

2. Combien de ces demandes ont été refusées, et par qui ces demandes avaient-elles été faites?

3. Quelle a été la raison ou quelles ont été les raisons du refus, en chaque cas?

L'hon. M. CROTHERS (Ministre du Travail):

1. Vingt-six.

2. Six: a) celle des Industrial Workers of the World variété composée des ouvriers engagés dans la construction des voies ferrées; b) celle de l'ordre des conducteurs de chemins de fer et de la fraternité des télégraphistes de chemins de fer, chemin de fer canadien du Pacifique; c) celle de l'union des ouvriers de mines d'Amérique, Sydney-nord, Nouvelle- Ecosse; d) celle de l'union des mineurs d'Amérique, Springhill, Nouvelle-Ecosse; e) celle de la fraternité canadienne des employés des chemins de fer, compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique; f) celle de la fraternité des employés des chemins de fer, compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

3. Aucune de ces requêtes n'a été présentée conformément aux dispositions et à l'intention du statut.

VETERANS DU COMTE DE TEMISCOUATA.

M. GAUVREAU demande:

1. Combien d'applications pour obtenir l'octroi des $100 au sujet de la guerre de 1866-70, sont venues des vétérans dans le comté de Témiscouata?

2. Combien ont reçu ce montant?

3. Combien ont été refusés?

4. Combien en reste-t-il dont l'application est encore à être examinée, ou suspendue pour plus amples informations?

5. Ceux qui recevront l'octroi auront-ils droit à la médaille de service, s'ils ne l'ont déjà eue, et le ministre a-t-il donné des ordres en conséquence?

L'hon. M. HUGHES (ministre de la Milice et de la Défense): 1, 2, 3 et 4. Le ministère s'occupe de ces demandes au fur et à mesure qu'il les reçoit, sans tenir compte des comtés ou des régiments.

5. Celui qui a établi qu'il a le droit d'obtenir une gratification d'après les dispositions du statut relatif aux gratifications accordées aux volontaires de la campagne fénians, peut réclamer la médaille pour service général qu'on lui remettra alors.

INSPECTEURS DE HOMESTEADS A ESTEVAN.

M. TURRIFF demande:

1. Combien d'inspecteurs de homesteads ont été nommés pour l'agence des terres d'Estevan, entre le 21 septembre 1911 et le 11 juillet 1912?
2. Quels sont les noms des inspecteurs de homesteads?
3. Quel salaire est payé à chacun d'eux?

M. ROCHE:

1. Un.
2. William Morrison.
3. $1,200 par année.

DESTITUTIONS.

M. SINCLAIR demande:

1. M. Robert Hendsbee, maître de poste à Half-Island-Cove, comté de Guysboro (N.-E.), a-t-il été destitué?
2. Dans l'affirmative, pourquoi?
3. Sur la plainte de qui a-t-il été destitué?
4. Une enquête a-t-elle eu lieu? Dans l'affirmative, a-t-on notifié M. Hendsbee, et quel a été le résultat de l'enquête?

L'hon. M. PELLETIER (ministre des Postes): Des accusations de partisannerie politique ayant été portées contre ce maître de poste, le ministère des Postes a donné ordre qu'on tînt une enquête à ce sujet, ce qui fut fait, après en avoir averti l'intéressé. Le commissaire chargé de ce travail a fait rapport que les accusations avaient été prouvées. On remercia de ses services le fonctionnaire en question.

M. SINCLAIR demande:

1. Une enquête a-t-elle eu lieu au sujet de M. A. W. Salsman, maître de poste à Middle-Country-Harbour (N.-E.)?
2. Dans l'affirmative, quand et par qui a-t-elle été tenue?
3. Quels sont les noms des témoins interrogés?
4. Sur la plainte ou à la demande de qui cette enquête a-t-elle été instituée?
5. M. G. A. R. Rowling a-t-il recommandé une personne pour remplacer M. Salsman comme maître de poste lors de la destitution de ce dernier?

M. PELLETIER:

1 et 2. Oui. M. H. P. Duchemin, le 22 août dernier.

3. H. Ponton, M. Dixon, J. E. Mason, J. Hayne et M. Salsman.

4. Suivant les instructions du ministère des Postes.

5 et 6. A l'étude.

M. SINCLAIR demande:

1. M. McCutcheon, maître de poste à Sonora, comté de Guysboro (N.-E.), a-t-il été révoqué?
2. Dans l'affirmative, pour quelle raison?
3. A l'instance de qui ce renvoi a-t-il eu lieu?
4. Si c'est à cause d'ingérence politique active, quelle preuve le département en a-t-il?
5. Y a-t-il eu enquête? Si oui, qui en a été chargé et quel en a été le résultat?
6. Oui l'a remplacé, et par qui le successeur a-t-il été recommandé?

M. PELLETIER:

1, 2, 3, 4 et 5. Le directeur de la poste a été remercié de ses services à la suite de représentations qui constituaient, à mon sens, une preuve suffisante qu'il s'était montré partisan politique actif; l'on a estimé, en conséquence, qu'une enquête était inutile.

6. M. C. Russell Burns, par ordre du directeur général des Postes.

M. SINCLAIR demande:

1. Qui a été nommé maître de poste de Tracadie-Road, comté de Guysboro (N.-B.), en remplacement de John H. McPherson, décédé?
2. A la recommandation de qui cette nomination a-t-elle été faite?

M. PELLETIER: M. James Grant, par ordre du directeur général des Postes.

M. SINCLAIR demande:

1. Elias Rawding, maître de poste à Clementsport (N.-E.), a-t-il été destitué?
2. Dans l'affirmative, pour quelle raison?
3. A la demande de qui a-t-il été destitué?
4. Y a-t-il eu enquête?
5. Le département a-t-il reçu une requête demandant qu'un changement soit fait?
6. Dans l'affirmative, quels sont les noms des signataires?
7. Qui a été nommé pour remplacer le dit maître de poste?

M. PELLETIER:

1, 2, 3 et 4. Ce directeur de la poste a été congédié à la suite de représentations qui établissaient, à la satisfaction du ministère, que ce fonctionnaire s'était rendu coupable de partisannerie politique; en conséquence, une enquête devenait inutile.

5 et 6. Nulle requête n'a été reçue demandant ce changement.

7. Madame Ellen Ritchie.

M. LEMIEUX demande:

1. Quelles sont les causes de la destitution de Gervais Carrier, maître de poste de Saint-Gervais, comté de Bellechasse?
2. A la demande de qui cette destitution a-t-elle été faite?
3. Y a-t-il eu enquête?
4. Depuis combien d'années exerçait-il ses fonctions de maître de poste?

M. PELLETIER:

1 et 2. Des représentations ayant été faites et ayant été jugés parfaitement motivées que cet employé des postes s'était montré partisan politique ardent, le ministre des Postes a proposé qu'on le remerciât de ses services.

3. Une enquête n'était pas nécessaire.

4. Depuis le 1er juin 1878.

M. CARROLL demande:

1. Mlle Gertie Lewis a-t-elle été destituée de son emploi de directrice de poste à Main-à-dieu, Cap-Breton?

2. Dans l'affirmative, quelle est la cause de son renvoi?

3. Qui l'a remplacé dans cet emploi?

4 Des plaintes ont-elles été portées contre Mlle Lewis?

5. Dans l'affirmative, quelles étaient ces plaintes et par qui ont-elles été formulées?

M. PELLETIER:

1 et 2. On a constaté que cette directrice de la poste ne pouvait donner à l'accomplissement de ses devoirs, en cette qualité, l'attention et le soin voulu, vu qu'elle était en outre, télégraphiste à ce bureau. On a fait une enquête efficace dans ce cas et cette directrice de la poste, ne pouvant assurer le ministère qu'elle tiendrait le bureau ouvert régulièrement et qu'elle s'occuperait de remplir ses devoirs en la façon voulue, le ministère l'a remerciée de ses services et l'a remplacée en temps utile.

3. Mademoiselle Mary Scott.

4 et 5. Même réponse que celle donnée dans le cas des paragraphes 1 et 2.

M. LEMIEUX demande:

1. Quelles sont les causes de la destitution du maître de poste de Saint-Ferdinand de Beaurivage, comté de Lévis?

2. Par qui a-t-il été remplacé?

3. Quelles sont les dépenses additionnelles encourues par le département des Postes par suite de ce changement?

4. Qui a demandé ce changement?

M. PELLETIER: On ne trouve dans le comté de Lévis ni ailleurs au Canada de bureaux de poste qui porte le nom de Saint-Ferdinand de Beaurivage.

M. CARROLL demande:

1. Mme Annie Gallivan, gardienne du bureau de poste de Whitney-Pier, Cap-Breton, a-t-elle été destituée?

2. S'il en est ainsi, pour quelle cause a-t-elle été renvoyée?

3. Qui l'a remplacée?

4. Des accusations ont-elles été portées contre Mme Gallivan, à titre de gardienne comme susdit?

5. Dans l'affirmative, quelles étaient les accusations, et qui les a portées?

M. PELLETIER: Au mois de novembre 1901 l'inspecteur des bureaux de poste a fait rapport que le directeur de la poste à Whitney-Pier avait transporté son bureau à un autre endroit qui convenait mieux que l'ancien; il ajoutait que ce fonctionnaire des Postes lui avait affirmé que l'ancien bureau n'offrait pas les avantages que la population avait le droit de réclamer. Toutefois, on remercia ce fonctionnaire de ses services, parce qu'il s'était arrogé le droit de changer le site du bureau de poste sans avoir obtenu du ministère l'autorisation nécessaire à cette fin; on le remplaça immédiatement. Il était tout à fait injuste de remercier de ses services ce fonctionnaire parce qu'il avait transporté le bureau de poste à un autre endroit plus convenable, choix qu'avait approuvé l'inspecteur; nous avons cru accomplir un acte de justice en remettant ce bureau de poste à l'endroit où il se trouvait à l'origine et en réinstallant à son poste M. Peter I. Carlin, l'ancien fonctionnaire.

INSPECTION GRATUITE DU FOIN.

M. EMMERSON: Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je veux signaler à l'attention du Gouvernement et spécialement à celle de l'honorable ministre des Chemins de fer—qui malheureusement est absent de la Chambre, mais j'ai confiance que l'honorable premier ministre lui fera part des observations que je vais faire—sur la dépêche suivante:

4 décembre 1912.

H. R. Emmerson, Ottawa.

Le ministre des Chemins de fer, dit-on, autorise la gratuité du transport du foin des comtés de l'est à cause de la disette qui s'y fait sentir. Les producteurs de foin de cette région-ci affirment que les taux actuels de transport confèrent déjà un avantage injuste aux producteurs de Québec, mais que du fait d'accorder la gratuité du transport à tous les intéressés il résulterait des pertes considérables et une grave injustice pour les producteurs et marchands de ce comté et des comtés avoisinants.

WM. FAWCETT,
ASHLEY GEORGE,
WM. H. CAMPBELL.

L'affaire est assez urgente, puisque l'on doit prendre quelque mesure dans le sens indiqué, on le fera certainement sans retard. Je n'appelle l'attention sur cette dépêche que parce qu'elle traduit la manière de voir des intéressés, qui sont des producteurs de foin des comtés de Westmoreland et de Cumberland. Connaissant les signataires de la dépêche, mon honorable ami de Cumberland (M. Rhodes) se convaincra que, du moins aux yeux de ces personnes, la question n'est pas dépourvue d'importance.

M. RHODES: Pour obtenir des renseignements sur ce point, l'honorable député ferait peut-être bien de s'adresser au représentant d'Antigonish.

M. CHISHOLM (Antigonish): J'aimerais à faire observer au premier ministre que deux questions sont inscrites en mon nom à l'ordre du jour depuis le 26 novembre; elles sont ainsi conçues:

1. Le ministère des Chemins de fer a-t-il l'intention d'accorder la gratuité du transport par le chemin de fer intercolonial du foin provenant de la province de Québec et destiné aux comtés ou à un comté quelconque de l'est de la Nouvelle-Ecosse?

2. Quelles mesures, s'il en est, se propose-t-on de prendre à l'égard du coût du transport par l'Intercolonial du foin destiné aux cultivateurs des comtés de l'est de la Nouvelle-Ecosse?

M. l'ORATEUR: L'honorable député anticipe sur un avis donné à l'ordre du jour.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je me borne à faire observer au premier ministre que l'on n'a pas répondu à ces questions-là non plus qu'à d'autres portant sur le même sujet, et à lui demander de faire en sorte qu'on y réponde le plus tôt possible. Il y a urgence et. . .

M. L'ORATEUR: L'honorable député enfreint manifestement la règle. Une fois qu'il a appelé l'attention sur le cas, il lui est interdit de le discuter.

M. BORDEN: Je crois savoir que le ministre des Chemins de fer a mis la question à l'étude; j'ignore cependant s'il a arrêté une détermination quelconque. L'honorable député obtiendra une réponse aussi tôt que possible.

M. CHISHOLM (Antigonish): J'aimerais à l'avoir dans le plus court délai, car les cultivateurs devront prendre de nouvelles dispositions si la décision du ministre des Chemins de fer ne leur est pas favorable.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. GRAHAM: Je désire appeler l'attention sur un point qui, pour me concerner tout particulièrement, n'en intéressera pas moins la population du Canada et celle de la Grande-Bretagne en leur faisant voir quelle sorte de dépêches on expédie parfois d'un pays à l'autre. Je tiens à la main le "Canadian Mail", édition du samedi, 23 novembre; on y trouve un paragraphe relatif aux diverses élections partielles qui ont eu lieu au Canada.

M. l'ORATEUR: Est-ce pour s'expliquer sur un fait personnel que l'honorable député prend la parole? Si ce n'est pas pour cela, il enfreint le règlement.

M. GRAHAM: C'est pour m'expliquer sur un fait personnel, puisque je suis visé par ce paragraphe, ainsi qu'on pourra s'en convaincre avant que je reprenne ma place. Voici ce que j'y relève:

On remarquera que les conservateurs n'ont pas perdu de sièges et en ont gagné un, celui de Renfrew-sud.

La fausseté de cette nouvelle est évidente.

LA CALE FLOTTANTE "DUKE OF CONNAUGHT".

M. PUGSLEY: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'aimerais à appeler l'attention du ministre des Douanes sur une question d'intérêt public qui me paraît importante et se rattache à la réponse qu'il a faite à certaine question par moi inscrite au feuilleton de la Chambre. Il s'agit de la cale flottante "Duke of Connaught," récemment arrivée dans le port de Montréal.

J'ai demandé à combien on avait estimé la valeur de cette cale pour les objets du fisc, et quel droit avait été acquitté. On me répondit qu'il n'avait pas été perçu de droit sur la cale, celle-ci ayant été inscrite à titre de navire construit en Angleterre. Je demanderai donc au ministre des Douanes s'il existe quelque correspondance à ce sujet et s'il aurait l'obligeance de la déposer sur le bureau de la Chambre sans qu'il soit besoin de faire une motion particulière à cette fin.

L'hon. M. REID (ministre des Douanes): Je n'ai jamais reçu de correspondance à ce sujet, mais je crois savoir que le représentant de la maison à laquelle la cale appartenait s'est présenté au ministère et y a discuté le cas avec le commissaire des Douanes. Ce dernier m'apprit que la cale avait été inscrite à titre de navire en Angleterre, qu'elle était rendue à Montréal et inscrite comme navire anglais. Les propriétaires prétendaient que la cale, aux termes de la loi, n'était pas passible de droit.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je dois dire que la question de savoir si la cale devait être inscrite comme navire fut soumise à mon ministère. Je demandai l'avis du ministère de la Justice. Selon l'opinion du sous-ministre de la Justice, il s'agit là d'un navire régulièrement inscrit comme tel. Cela me parut étrange, mais, ayant approfondi le cas, je constatai que tel était l'avis des autorités anglaises aussi bien que de celles du Canada.

Mon honorable ami a eu connaissance et doit se souvenir encore du différend qui surgit entre les commissaires du pilotage de Saint-Jean et la Cumberland Coal Company, relativement à certaines barges qui, une fois chargées de charbon, étaient remorquées à travers la baie de Fundy jusqu'à Saint-Jean. La compagnie payait le pilotage de ces barges; elle cessa un jour de le faire et intenta une poursuite aux commissaires du pilotage de Saint-Jean dans le but de recouvrer les sommes qu'elle avait déjà versées, sous prétexte que les barges n'étaient pas des navires au sens que la loi attribue à ce mot. La cour suprême du Nouveau-Brunswick se prononça en faveur de la Cumberland Coal Company, le juge en chef Tack étant dissident. La cour suprême du Canada fut unanime à con-

firmer le jugement de la cour suprême du Nouveau-Brunswick. L'affaire ayant été portée devant le conseil privé, celui-ci cassa le jugement de la cour suprême du Canada et de celle du Nouveau-Brunswick et, se rangeant à l'avis du juge en chef Tack, décida que ses barges étaient des navires assujétis aux droits de pilotage. Dans sa décision, le conseil privé définit pleinement ce qui constitue un navire.

Dans les autres causes qui leur ont été soumises, les tribunaux anglais ont été unanimes à décréter que tout objet creux susceptible de flotter sur l'eau, de transporter une cargaison et exigeant l'emploi d'un personnel à bord constitue un navire. C'est ce qui a été décidé dans l'affaire du pilotage.

Quant au bassin de radoub, il est construit de façon à pouvoir être amené en tout temps à divers points du Saint-Laurent; il ne peut être mû par les machines qui se trouvent à bord. Il est construit de façon à pouvoir être remorqué sur le théâtre d'un naufrage; si le navire naufragé ne peut être mis en marche à l'aide de ses propres machines, on peut le placer sur la cale flottante qui est alors remorquée jusqu'à un port où l'on puisse radouber le navire.

Ainsi, si l'on avait jugé à propos de mettre le "Royal George" dans la cale flottante, alors que ce paquebot était incapable de se rendre jusqu'à Montréal à l'aide de ses propres machines, on aurait remorqué la cale jusqu'au théâtre du naufrage, on y aurait placé le " Royal George " et on l'aurait ensuite ramenée et, de cette façon, le paquebot eût pu être radoubé à Montréal.

Cette décision ne laisse pas de m'étonner, mais l'opinion du sous-ministre de la Justice est déposée aux archives de mon ministère, et ce me sera toujours un plaisir de la mettre sous les yeux de l'honorable député.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami aurait peut-être l'obligeance de la déposer sur le bureau de la Chambre.

M. HAZEN: Avec le plus grand plaisir.

M. PUGSLEY: La question est fort. . .

M. L'ORATEUR: L'honorable député enfreint le règlement; la Chambre n'est saisie d'aucune question. Il ne saurait prendre la parole qu'avec la permission de la Chambre.

M. PUGSLEY: La Chambre me le permettra sans doute.

M. HAZEN: Je crois que mon honorable ami fait erreur en disant que cette cale flottante fut inscrite en Angleterre à titre de navire. Il me semble qu'elle fut inscrite à son arrivée au Canada.

M. PUGSLEY: La manière dont on l'a inscrite m'a fort étonné. La décision rendue dans l'affaire des barges de la Cumberland Coal Company, dont l'honorable ministre vient de parler, ne me paraît pas applicable à celle-ci. Dans le premier cas, il s'agissait uniquement de savoir si les barges pouvaient être mues sans l'aide de quelque autre bateau. C'est sur ce point que portait la question de l'assujétissement aux droits de pilotage. Nul n'a jamais nié que ces barges fussent des navires, puisqu'elles servaient à transporter le charbon d'un endroit du Canada à un autre, ou à faire du cabotage. Mais la cale est autrement construite; elle est censée devoir rester toujours au même endroit et servira au radoub des navires. Elle n'est pas destinée au transport des marchandises ou des passagers d'un endroit du Canada à un autre; aussi suis-je fort surpris d'apprendre que le sous-ministre de la Justice a énoncé une opinion semblable.

Il est un autre point que je tiens à signaler. Lorsque mon ministère eut à s'occuper de la subvention à être octroyé à la compagnie Vickers-Maxim, il fut expressément entendu, en faisant l'estimation du coût de la cale—estimation qui devait déterminer le chiffre de la subvention—que la cale serait assujétie à l'acquittement du droit de douane. La compagnie Vickers-Maxim demanda à l'ex-ministre des Finances, M. Fielding, et à l'ancien ministre des Douanes, M. Paterson, de lui faire remise de ce droit. A cette demande les ministres opposèrent un refus catégorique; le droit fut en conséquence inscrit comme faisant partie du coût de la cale lorsque fut déterminé le chiffre de la subvention. Il s'agit ici d'une somme de quatre ou cinq cent mille dollars, et il n'est pas juste de ne pas percevoir le droit; cela signifierait simplement que l'on a frustré la caisse de l'Etat d'une somme très considérable, contrairement à l'entente conclue avec l'ex-ministre des Douanes et l'ex-ministre des Finances à l'époque où furent discutés les détails de l'entreprise de cette cale flottante.

M. HAZEN: Je suis vraiment très surpris d'entendre la déclaration de l'honorable député, car les directeurs de la compagnie Vickers m'ont affirmé qu'il était formellement entendu avec le ministre des Finances et le ministre des Douanes que le bassin entrerait en franchise. Je rappellerai de plus à mon honorable ami qu'il s'agissait de savoir si ces barges étaient mises en mouvement par la vapeur, et que la question a reçu une réponse affirmative, parce qu'elles étaient entraînées par un remorqueur à vapeur, et qu'il ne fallait pas nécessairement que la force motrice fût placée dans les barges.

M. l'ORATEUR: D'après le règlement, cette discussion est fort irrégulière. Il me semble qu'elle a assez duré pour que j'aie le droit de demander qu'on la cesse.

M. PUGSLEY: Seulement un mot sur la question de fait. Il y a une quinzaine à peine, je discutais cette affaire avec l'ancien ministre des Finances qui m'a appris

qu'il avait formellement refusé d'admettre le bassin en franchise.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. RHODES: Monsieur l'Orateur, je prends la parole sur une question de règlement. Dans le compte rendu que donne le "Citizen" d'Ottawa des délibérations de la Chambre pendant la journée d'hier, je relève le passage suivant:

M. Rhodes, de la Nouvelle-Ecosse, a admis que le colonel McCrae reconnaissait un bon mouton lorsqu'il en voyait un.

Je ne critique pas cette partie du compte rendu. Elle peut être absolument vraie, autant que je sache. Le compte rendu ajoute:

Et toute l'industrie serait ruinée, à son avis, si nous n'obtenions pas accès au marché des Etats-Unis.

Vu qu'en un espace de temps relativement courant, nous avons importé du Montana 8,000 moutons vivants, et que des milliers de quartiers de moutons de la Nouvelle-Zélande entrent en Colombie-Anglaise, je pourrais difficilement entretenir l'opinion que me prête ce journal. En réalité, je crois que ces propos pourraient à plus juste titre être attribués au représentant de Wellington-sud (M. Guthrie). Considérant le verdict que la grande majorité de la population canadienne a rendu le 21 septembre 1911 et le fait que le député de Willington-sud se rend compte qu'il sera dans l'opposition pendant nombre d'années, il est peut-être d'avis qu'autant vaut pour lui défendre la réciprocité et se faire pendre pour le vol d'un mouton que pour le vol d'un agneau. Je nie catégoriquement cette assertion et je déclare que je suis irrémédiablement hostile à la réciprocité.

RENVOI DE M. JOHN RUTHERFORD.

M. TURRIFF: J'appelle l'attention du ministre de l'Intérieur (M. Roche) sur la question que j'ai posée hier concernant le renvoi de M. John Rutherford. Le hansard d'hier ne contient pas de réponse aux paragraphes trois et quatre. Il suffira que l'honorable ministre me donne la réponse à ces paragraphes.

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA CAISSE DE PREVOYANCE DES RESEAUX DE L'ETAT.

Sur la proposition de M. Borden, il est ordonné que, demain, la Chambre se déclare en comité général pour délibérer le projet de résolution suivant:

Décide qu'il y a lieu de modifier la loi de la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, en décrétant que le conseil administrant la caisse peut rembourser à même ladite caisse soit le total soit toute partie de leurs contributions à tout employé renvoyé du service le ou après le 1er avril 1907, pour cause d'ingérence politique active dans une élection, soit fédérale, soit provinciale.

DEPOT D'UNE RESOLUTION MODIFIANT LA LOI DE LA MARINE MARCHANDE.

Sur la proposition de M. Hazen, il est ordonné que, demain, la Chambre se déclare en comité général pour délibérer le projet de résolution suivant:

Décide qu'il y a lieu de modifier la loi de la marine marchande du Canada, chapitre 113 des Statuts revisés, 1906, et de prescrire (*a*) que le ministre de la Marine et des Pêcheries peut donner des instructions concernant l'enregistrement de navires naufragés, et les noms des navires; et (*b*) que les inspecteurs nommés aux termes de la partie VII de ladite loi, ainsi que toutes autres personnes que le ministre peut nommer, formeront le bureau d'inspection des bateaux à vapeur.

DEPOT D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LA GENDARMERIE DU NORD-OUEST.

Sur la proposition de M. Borden, il est ordonné que, demain, la Chambre se déclare en comité général pour délibérer un projet de résolution dont voici le texte:

Qu'il est expédient de modifier la loi de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, et de décréter ce qui suit:

(a) Le contrôleur recevra le traitement d'un sous-ministre de département;

(b) Une augmentation de traitement et de solde sera attribuée aux officiers et membres de la gendarmerie, dont le chiffre ne devra pas excéder ce qui suit, savoir:

Pour le commissaire de la gendarmerie, par année	$4,000 00
Les sous-commissaires, par année	2,800 00
Les surintendants, par année	2,200 00
Les inspecteurs, par année	1,600 00
Les chirurgiens, ou médecins-vétérinaires, par année	2,200 00
Les aides-chirurgiens ou aides-vétérinaires, par année	1,600 00
Trois officiers d'état-major aux quartiers généraux, supplément, par année	300 00
Huit sergents d'état-major, par jour	2 50
Les autres sergents d'état-major, par jour	2 00
Les autres sous-officiers, par jour	1 75
Les gendarmes, par jour	1 25
Les gendarmes surnuméraires et les éclaireurs, par jour	2 50
Les clairons âgés de moins de 18 ans, par jour	75
Les salaires des artisans et autres auxiliaires, employés spécialement, par jour	75

c) Le Gouverneur en conseil peut autoriser le paiement de suppléments de solde et d'allocations aux membres de la gendarmerie, employés comme détectives, et à ceux qui font du service dans les territoires du Nord-Ouest et dans le territoire du Yukon.

DEPOT D'UNE RESOLUTION SUR LA REGLEMENTATION DE LA RADIO-TELEGRAPHIE.

Sur la proposition de M. Hazen, il est ordonné que, demain, la Chambre se déclare en comité général pour délibérer le projet de résolution suivant:

Décide qu'il y a lieu de pourvoir à l'installation et à l'inspection compulsoire d'appareils de radiotélégraphie sur certains navires, et à la réglementation générale de la radiotélégraphie.

MODIFICATION DE LA LOI DES BANQUES.

L'ordre du jour appelle la 2e lecture du bill (n° 4), déposé par M. Aikins, tendant à modifier la loi des banques.

M. GRAHAM: Si mes souvenirs sont fidèles, le ministre a proposé au député de Brandon (M. Aikins) de permettre la 1re lecture de ce projet de loi, puis de le mettre de côté si l'honorable ministre a inséré les mêmes dispositions dans le projet de loi gouvernemental.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): J'ai parlé au député de Brandon qui consent à retarder la 2e lecture jusqu'à ce que le bill concernant la loi des banques soit déposé.

RENVOIS D'EMPLOYES DE LA DOUANE

M. MARCIL demande:

Copie de tous les documents, correspondance, accusations, requêtes, mémoires, rapports d'enquête, etc., en la possession du département des Douanes au sujet de la destitution des douaniers suivants: James S. Harvey, New-Richmond (Qué.); W. L. Kempffer, Pasbébiac (P.Q.); J. Herbert Sweetman, Port-Daniel (P.-Q.); J. D. Leblanc, Carleton (P.Q.); J. Nadeau, Nouvelle (P.-Q.). Copie des recommandations en faveur de la nomination des remplaçants, avec mention des noms des nouveaux titulaires, de leurs salaires, de leurs résidences; et copie des instructions émises.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): La rédaction de cette motion est un peu inusitée, attendu que ces recommandations ont souvent un caractère confidentiel et ne peuvent pas être communiquées. L'honorable député consentira peut-être à une légère modification de sa motion.

M. MARCIL: Je suis assurément d'avis que nous avons droit aux renseignements qu'il est possible d'obtenir au sujet des recommandations concernant les nominations. S'il y avait des documents secrets et confidentiels, nous ne pourrions probablement pas les obtenir.

M. BORDEN: Je suggérerais de mettre cette motion parmi celle qui prêtent à la discussion. On m'a dit à maintes reprises que les recommandations de natures confidentielles ne doivent pas être communiquées.

M. PUGSLEY: Cela me semble une doctrine nouvelle.

M. L'ORATEUR: Si cette motion prête à la discussion, elle devrait être inscrite parmi les motions qui donnent lieu à un débat.

M. MARCIL: Tous les documents du dossier seront déposés, à n'en pas douter; une recommandation confidentielle ne ferait pas partie des archives, j'imagine. C'est avec cette restriction que je propose ma motion.

M. BORDEN: C'est parfait.

(La motion est adoptée.)

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBATS.

La Chambre adopte, sans discussion, plusieurs motions tendant aux dépôt des documents suivants:

Etat faisant connaître le nombre d'appels d'ordres du bureau des commissaires des chemins de fer interjetés devant le Gouverneur en conseil pendant les douze mois qui ont précédé le 25 novembre 1912, les détails de chaque appel et la décision rendue par le Gouverneur en conseil dans chaque cas.—M. Graham.

Copie des instructions primitives, y compris plans, devis, profils, etc., fournis aux ingénieurs de la division est du Transcontinental entre Winnipeg et Québec par l'ingénieur en chef de la commission du chemin de fer Transcontinental et approuvés par la compagnie du Grand-Tronc du Pacifique; aussi de toutes les instructions, y compris devis et profils, émises par l'ingénieur en chef ou par le président de la commission du Transcontinental, depuis le 31 octobre 1911, et qui, en quelque manière que ce soit, modifient, changent les instructions originales ci-dessus mentionnées ou s'en départissent; aussi de toute la correspondance échangée entre le ministre des Chemins de fer, ou l'un ou l'autre des fonctionnaires de son département, et le président de la commission du Transcontinental ou son ingénieur en chef, au sujet des modifications apportées aux instructions primitives, quant aux pentes, courbes et ponts, ou autres constructions permanentes. Aussi, copie de toute la correspondance échangée entre le ministre des Chemins de fer, ou l'un ou l'autre des membres du Gouvernement et tout fonctionnaire de la compagnie du Grand-Tronc du Pacifique en rapport avec certaines déviations des instructions primitives touchant les pentes, les courbes ou les constructions permanentes sur la dite ligne entre Winnipeg et Québec; aussi; de toute correspondance échangée entre l'ingénieur en chef et l'un ou l'autre des fonctionnaires du Grand-Tronc ou quelques-uns du personnel de son administration technique au sujet des changements projetés quant aux pentes, courbes ou constructions permanentes sur la ligne du Transcontinental entre Winnipeg et la cité de Québec.—M. Graham.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes, instructions et mi-

nutes de preuve concernant toute enquête faite, et de tous autres papiers et documents concernant la destitution de George H. Cochrane, percepteur de douane au port de Moncton (N.-B.), aussi, copie de toutes lettres et autre correspondance entre l'honorable ministre des Douanes et le député représentant le comté de Westmoreland (N.-B.), et de toutes lettres, papiers, télégrammes et recommandations, nominations et autres papiers et documents touchant la nomination d'un percepteur de douane en remplacement dudit George H. Cochrane.—M. Emmerson.

Copie de tous papiers, relevés de tracé, soumissions et autres données ou documents en la possession du département des Chemins de fer et Canaux ou tout autre département du Gouvernement concernant la construction d'une voie ferrée entre Estmere, comté de Victoria (N.-E.), et la ville de Baddeck, dans le même comté.—M. McKenzie.

Copie du marché passé entre le département des Chemins de fer et Canaux et W. H. Weller pour l'amélioration du canal Saint-Peters, et de toute correspondance entre l'entrepreneur et toute autre personne, firme ou corporation et le ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet du déchargement des matériaux enlevés par l'entrepreneur.—M. Kyte.

Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions et autres documents concernant l'établissement de lignes postales rurales dans le comté de Pictou depuis le 1er octobre 1911, avec un état indiquant toutes les lignes demandées, les lignes établies et celles qui ont été refusées, et les raisons du refus.—M. Macdonald.

Sur proposition de M. Borden, la séance est levée à cinq heures et quarante minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 6 décembre 1912.

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

EXPLICATIONS SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. E. N. RHODES (Cumberland): Monsieur l'Orateur, je désire, pour ma justification personnelle, discuter brièvement les circonstances de la destitution d'un certain Lemuel Bent, naguère percepteur de la douane dans la ville d'Oxford, province de la Nouvelle-Ecosse.

M. l'ORATEUR: Je ne pense pas que l'honorable député puisse entamer une telle discussion sous forme d'incident donnant lieu à des explications d'une nature personnelle. Il est nécessaire que l'incident mette en cause le député lui-même ou son privilège en cette Chambre.

M. RHODES: Si on me permet d'expliquer sur quoi je fonde ma question de privilège, je serai très disposé ensuite à en passer par votre décision.

M. MACLEAN (Halifax): Je ferai observer qu'il est inscrit en mon nom au Feuilleton un avis de motion en vue du dépôt des papiers relatifs à cette affaire. Je suggère que l'honorable député (M. Rhodes) diffère jusqu'au moment de la délibération de cette motion les observations qu'il peut avoir à faire.

M. RHODES: Le règlement, monsieur l'Orateur, si on me permet de discuter la question de privilège au point de vue légal. . .

M. l'ORATEUR: L'honorable député est libre de dire en quoi le règlement consiste.

M. RHODES: La règle me paraît très clairement expliquée dans Bourinot:

> Les libelles ou censures à l'adresse de députés personnellement ont aussi été considérés comme atteintes aux privilèges, que la Chambre peut censurer ou punir; mais il est nettement indiqué par toutes les autorités que, "pour constituer une atteinte aux privilèges ces libelles doivent avoir trait au caractère ou à la conduite du député comme tel".

Je prétends que certains journaux ont porté atteinte à ma qualité de membre de la députation, en raison des expressions dont ils se sont servis à mon sujet, sous prétexte que j'avais pris l'initiative de la destitution de cet homme. Si vous le préférez, monsieur l'Orateur, je vais donner lecture de certains extraits des journaux, lesquels, à mon avis, établissent amplement mon droit de discuter cette affaire comme question de privilège.

M. l'ORATEUR: Je ne pense pas que l'honorable député puisse régulièrement discuter la question de privilège. La marche réglementaire serait de faire donner lecture de l'article et de fonder là-dessus une proposition que la Chambre délibérerait. Tel est l'ordre naturel. Si l'honorable député se contentait de saisir la Chambre des délibérations dont il à se plaindre, sans commentaires ni conclusions, il serait dans son droit. Mais, à mon avis, il serait contraire au règlement de provoquer une discussion sur le sujet.

M. RHODES: Ce n'était pas mon intention de faire plus que justifier ma conduite; si je m'en abstenais, on en conclurait que les accusations lancées contre moi sont véritables. Aussi bien, si, dans l'exercice de mon droit incontesté de membre de la députation de proposer des candidats aux emplois ou de provoquer leur destitution, je suis en butte aux attaques les plus violentes de la presse sans être à même de me justifier, je dis qu'il n'existe aucune protection pour un député à la Chambre des communes du Canada.

M. l'ORATEUR: Si on s'en tenait strictement à l'exercice de ce privilège, sans y ajouter sous forme de discussions ou de

comparaisons, l'honorable député serait parfaitement dans son droit. Mais, à mon avis, toute discussion sur le sujet serait irrégulière.

M. RHODES: Soyez convaincu, monsieur l'Orateur, que je ne songeais nullement à faire plus que justifier ma conduite en qualité de représentant du peuple et d'établir que les accusations lancées dans les journaux sont inexactes et mensongères, ne sont pas une juste critique de mes actions en qualité de membre de la députation.

M. l'ORATEUR: A cet égard, l'honorable député jouit de certains droits en cette Chambre, et je ne pense pas qu'on ait songé à les lui contester. Mais si le langage dont on s'est servi implique la négation ou la mise en doute de ces droits, alors l'honorable député serait parfaitement justifié d'invoquer la protection du règlement. Mais je ne sache pas qu'on lui conteste ce droit. D'autres faits s'y rapportant feraient peut-être le sujet de commentaires.

M. RHODES: Si je comprends bien, vous ne mettez pas en doute mon droit de faire de cet incident l'occasion d'un appel au règlement; mais ce qui vous préoccupe c'est la manière dont je m'y prends pour soulever la question?

M. l'ORATEUR: C'est bien cela.

M. RHODES: Alors, je soumets que vous devriez attendre que j'aie fait quelques observations sur le sujet. (Exclamations.)

M. GRAHAM: Il serait peut-être trop tard.

M. RHODES: Je dois dire que cet incident a provoqué passablement l'attention, et. . .

M. l'ORATEUR: Je crains que l'honorable député ne se mette en contravention au règlement s'il persiste dans la voie où il paraît vouloir s'engager. Il serait peut-être sage de sa part en ce moment d'éviter de violer le règlement de la Chambre.

M. RHODES: M'est-il permis de donner lecture de l'article de journal sur lequel je fonde mon appel au règlement?

M. l'ORATEUR: Oui.

M. RHODES: Je le ferai à l'instant, mais en guise d'introduction, qu'on me permette de citer, par exemple, un passage d'une lettre parue dans les journaux. Elle commence—je ne me propose pas d'en parler longuement—par comparer mon attitude comme représentant du comté de Cumberland avec celle de mes prédécesseurs dans l'exercice de ce mandat, lesquels, à ce que prétend la lettre, ne se seraient pas rendus coupables d'un pareil acte. Puis elle reprend:

Non, mais il était réservé à notre représentant actuel au Parlement de tremper dans une des exécutions politiques les plus brutales dont on ait jamais entendu parler au Canada.

M. RHODES.

(Exclamations). Il est un ancien adage qui dit que deux classes de personnes seulement sont en état de juger d'une œuvre à peine ébauchée. Ce serait rester en deçà du but que d'appliquer cette maxime aux honorables députés de la gauche, s'ils sont prêts à prononcer jugement avant d'avoir entendu l'autre partie de l'affaire. (Lisant):

Edwards M. Rhodes, M. P., nous rougissons de vous.

Je dois dire que certains articles dans divers journaux sur plusieurs points du pays avaient pour titres:

Pillards avides: Histoire dégoûtante; Histoire pathétique; Acte de la plus brutale partisannerie.

Et ainsi de suite. Sûrement, monsieur l'Orateur, considérant ces critiques des journaux, j'ai le droit de justifier ma conduite en cette affaire.

M. l'ORATUR: La lecture de tout article blâmant la conduite de l'honorable député au point de contrevenir à sa liberté personnelle, ou de porter atteinte à ses droits de membre de la députation, est bien permise, et l'honorable député peut demander que son auteur comparaisse à la barre de la Chambre pour expliquer sa conduite. C'est alors à la Chambre de décider ce qu'il y a lieu de faire dans l'espèce. Mais l'honorable député n'a pas le droit, du moins c'est mon avis, d'en faire le sujet d'une question de privilège, ce qui nécessiterait des comparaisons et une argumentation de nature à déterminer et alimenter tout un débat.

M. RHODES: J'accepte votre décision, monsieur l'Orateur, mais je ne suis pas très sûr s'il faut comprendre que j'ai le loisir de justifier ma conduite dans les circonstances. La règle du parlement anglais est claire: en pareil cas l'auteur peut être sommé de comparaître à la barre de la Chambre, mais cela, je ne me propose pas de le faire, car je ne le juge pas opportun.

M. l'ORATEUR: Si je ne me trompe, la pratique ordinaire de la Chambre à l'égard de tels articles, renfermant quelque inexactitude sur le compte d'un député, c'est de permettre au député en cause de donner lecture de l'article ou de l'affirmation et d'en nier absolument l'exactitude. Mais si l'article ou la déclaration porte atteinte à son privilège de membre de la députation, la personne en faute devra subir la peine que la Chambre jugera à propos de lui infliger une fois la question de privilège portée à sa connaissance. Définir

les droits des membres, ce qu'il leur est loisible de faire et comment il leur est permis de le faire, ne serait possible que par le moyen de comparaisons et d'arguments qu'on ne saurait permettre à propos d'une question de privilège.

M. RHODES: Je ne me propose pas de faire de comparaisons, mais simplement de justifier ma conduite au moyen de l'exposé véritable des faits. Cette critique est inexacte et mensongère, mais il ne suffira pas de ma simple dénégation pour convaincre la Chambre ou le pays. Je ne demanderais pas mieux que de discuter cette affaire à propos de la motion qui figure au Feuilleton. Mais l'autre jour, après avoir attendu quatre heures ici dans l'espoir que la question viendrait sur le tapis, j'ai constaté que l'honorable député qui s'était chargé de la motion était absent et je dus garder le silence. Il m'a lui-même déclaré qu'il ne se propose pas de parler sur le sujet de la motion.

M. BORDEN: L'honorable député pourra, bien entendu, parler sur la motion lorsque l'appel en sera fait. Jusqu'ici on a accordé beaucoup de latitude en cette Chambre dans la délibération de ces questions de privilège dans le sens indiqué par l'honorable député préopinant, beaucoup plus, peut-être, qu'on ne paraît aujourd'hui disposé à en accorder. Mais comme il semble exister certains doutes dans votre esprit, monsieur l'Orateur, quant à la latitude qu'il convient d'accorder à l'honorable député dans le cas actuel, je lui suggérerai de retirer sa demande; et comme il est possible que la motion à laquelle on a fait allusion vienne sur le tapis aujourd'hui même ou lundi, il aura ainsi une occasion d'aborder le sujet. Ou bien encore, l'honorable député pourrait vous soumettre les autorités sur lesquelles il fonde sa prétention relativement au privilège, et vous, monsieur l'Orateur, vous pourriez les mettre à l'étude. Il est arrivé déjà bien des fois à ma connaissance qu'un membre de cette assemblée, sans qu'on ait cherché à l'en empêcher, soit allé tout aussi loin que l'honorable député se proposait d'aller aujourd'hui. Mais je n'entends pas dire par là que la pratique n'est pas devenue abusive. Cependant, il vaudrait peut-être mieux dans les circonstances adopter la ligne de conduite que jai suggérée.

M. l'ORATEUR: J'étais sur le point de dire ceci: lorsque la motion inscrite au Feuilleton sera appelée, que son auteur songe ou non à prendre la parole, il sera loisible à tout honorable député, si je comprends bien, de la discuter s'il le désire.

M. MACLEAN (Halifax): S'il arrivait que je ne fusse pas à mon siège lorsque cette motion viendra sur le tapis, je n'ai aucune objection à ce que l'honorable député de Cumberland la présente à ma place. Je ne me proposais pas de discuter cette motion, mais il est possible que je change d'idée sur ce point. Si l'honorable député ne s'oppose pas au dépôt des documents, je préférerais remettre à plus tard la discussion du sujet. C'est déjà de l'histoire ancienne, et je ne pense pas que l'honorable député souffre beaucoup dans l'estime de ses collègues ou du pays si la discussion est remise de quelques jours jusqu'à ce que les papiers aient été déposés.

LA ROYALE GENDARMERIE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

Sur motion de M. Borden, la Chambre se forme en comité pour l'examen du projet de résolution suivant:

Qu'il est expédient de modifier la loi de la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, et de décréter ce qui suit:

(a) Le contrôleur recevra le traitement d'un sous-ministre de département.

(b) Une augmentation de traitement et de solde sera attribuée aux officiers et membres de la gendarmerie, dont le chiffre ne devra pas excéder ce qui suit, savoir:

Pour le commissaire de la gendarmerie, par année	$4,000 00
Les sous-commissaires, par année	2,800 00
Les surintendants, par année	2,200 00
Les inspecteurs, par année	1,600 00
Les chirurgiens ou médecins-vétérinaires, par année	2,200 00
Les assistants-chirurgiens ou assistants-médecins-vétérinaires, par année	1,600 00
Trois officiers d'état-major aux quartiers généraux, supplément, par année	300 00
Huit sergents d'état-major, par jour.	2 50
Les autres sergents d'état-major, par jour	2 00
Les autres sous-officiers, par jour.	1 75
Les gendarmes, par jour	1 25
Les gendarmes surnuméraires et les éclaireurs, par jour	2 50
Les clairons âgés de moins de dix-huit ans, par jour	75
Les salaires des artisans et autres auxiliaires employés spécialement, par jour	75

(c) Le Gouverneur en conseil peut autoriser le paiement de suppléments de solde et d'allocations aux membres de la gendarmerie, employés comme détectives, et à ceux qui font du service dans les territoires du Nord-Ouest et dans le territoire du Yukon.

M. BORDEN: Le projet de résolution tend à relever la paie des officiers, sous-officiers et soldats de la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Les officiers actuels sont ceux autorisés par la loi de 1905. L'année dernière le paie du corps a été relevée autant que le permettait la loi actuelle, et aucun relèvement ultérieur ne saurait être effectué sans autorisation du Parlement.

La vie, surtout dans l'Ouest canadien, coûte beaucoup plus cher depuis sept ans, et c'est ce que l'ancien gouvernement avait bien reconnu en accordant de temps à autre des suppléments et relèvements de

salaires aux employés du service civil. On s'est aperçu dans le cours de la présente année que le recrutement s'effectuait avec difficulté, au printemps et au commencement de l'été, dans les provinces d'Alberta, de Saskatchewan, de Manitoba, d'Ontario, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, par suite de l'insuffisance de la rémunération qu'on était à même d'offrir aux hommes dans les conditions voulues pour s'enrôler dans ce corps, dont les cadres ne sont qu'à demi-remplis. Aux termes du règlement actuel, les hommes s'engagent à 80 ou 90 cents par jour, et leur paie ne saurait jamais dépasser un dollar par jour. Le tableau suivant met en regard les chiffres de paie actuellement en vigueur et ceux que la résolution tend à établir:

	Maximum projeté.	Maximum actuel.
Commissaire de la gendarmerie, par année.	$4,000 00	$3,000 00
Chacun des sous-commissaires, par année.	2,800 00	2,000 00
Les surintendants, par année..	2,200 00	1,800 00
Les inspecteurs, par année..	1,600 00	1,400 00
Les chirurgiens, ou médecins-vétérinaires, par année..	2,220 00	1,800 00
Les assistants-chirurgiens, ou assistants médecins-vétérinaires, par année..	1,600 00	.....
Trois officiers d'état-major aux quartiers généraux, supplément, par année..	300 00	.....
Huit sergents d'état-major, par jour... ...	2 50	1 75
Les autres sergents d'état-major, par jour	2 00	1 75
Les autres sous-officiers, par jour..	1 75	1 25
Les gendarmes, par jour	1 25	1 00
Les gendarmes surnuméraires et les éclaireurs, par jour.. ...	2 50	1 50
Les clairons, âgés de dix-huit ans, par jour	75	50
Les salaires des artisans et autres auxiliaires employés spécialement, par jour...	75	75

La résolution porte également que le Gouverneur en conseil pourra autoriser le paiement aux hommes employés comme détectives de sommes suplémentaires, de même qu'à ceux mis dans un poste des territoires du Nord-Ouest ou du Yukon. Ainsi que mon très honorable ami se le rappellera sans doute, il a été jugé nécessaire d'employer, à titre de détectives, ceux des membres de la troupe qui ont, à cette besogne, des aptitudes spéciales, et le contrôleur me dit que ces derniers sont dressés de manière à ce qu'avec le temps, ils deviennent très habiles dans ce genre de recherches. Une fois cette habileté acquise, ils demandent à se retirer ou refusent de s'enrôler de nouveau par le motif qu'il leur est offert ailleurs une rémunération beaucoup plus élevée. Nous perdons alors les services qu'ils pourraient nous rendre. On a pensé que, par une mesure de cette sorte, on pourrait retenir dans le service ces hommes dont la présence est jugée si éminemment nécessaire à la police.

M. BORDEN.

Sir WILFRID LAURIER: L'explication de mon très honorable ami suffit. La Chambre, j'en suis sûr, sera favorable à ce relèvement de la solde payée au personnel de la Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. S'il est dans le pays un corps qui mérite tout l'encouragement que nous pouvons lui donner, c'est bien celui-là, et, quant à moi, je donnerai avec plaisir mon concours à la proposition que fait en ce moment mon très honorable ami. Je ne sais si elle comporte d'autres particularités nécessitant une discussion, mais cela viendra à la deuxième lecture du bill. Est-ce l'intention du ministère d'augmenter le nombre de ces gardiens de la paix ou de laisser les choses en l'état ou elles sont?

M. BORDEN: Le contrôleur m'a recommandé de combler les vides qui ont pu se produire dans l'effectif actuel. Je ne me souviens pas dans le moment que l'on ait proposé un effectif plus nombreux, mais je dirai ce qui en est à la deuxième lecture du bill, ou encore quand la Chambre l'étudiera en comité.

Sir WILFRID LAURIER: S'il existe un rapport spécial du contrôleur, je suggérerais au premier ministre de le déposer lors de la deuxième lecture du bill.

Il est fait rapport de la résolution, laquelle subit ses première et deuxième lectures et est adoptée.

DEPOT D'UN BILL.

M. BORDEN demande à présenter le projet de loi (n° 24) tendant à modifier la loi relative à la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une première fois.)

CAISSE DE PREVOYANCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

Sur proposition de M. Cochrane, la Chambre se forme en comité pour l'étude du projet de résolution ci-après:

Qu'il est expédient de modifier la "Loi de la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard" en décrétant que la conseil administrant la caisse peut rembourser à même la dite caisse soit le total soit toute partie de leurs contributions à icelle à tout employé renvoyé du service le ou après le 1er avril 1907, pour cause d'ingérence politique active dans une élection, soit fédérale, soit provinciale.

M. GRAHAM: Le ministre devrait, je crois, nous dire combien il y a de ces employés et combien il sera tiré de la caisse.

M. EMMERSON: Le ministre, en même temps, devrait, je crois, expliquer le sens de cette phrase: "pour cause d'ingérence politique active dans une élection soit fédérale soit provinciale", et nous dire pareillement s'il y a des employés ayant droit au bénéfice de cette loi qui ont été renvoyés pour cause de participation aux élections provinciales. Si je ne me trompe pas, il a été posé en principe, non seulement par les membres de la gauche, mais aussi par le très honorable premier ministre, que personne ne serait destitué pour avoir participé aux élections provinciales, et que les employés publics en général, comme ceux des chemins de fer en particulier, ne feraient qu'encourir la défaveur du Gouvernement dans le cas où ils se seraient immiscés dans une élection fédérale ou y auraient pris une part agressive.

M. PELLETIER: Si mon honorable ami veut bien lire le projet de résolution de M. Lake, adopté unanimement par la Chambre, il verra qu'il comprend et les élections fédérales et les élections provinciales. La chose y est clairement énoncée.

M. EMMERSON: Je ne me rappelle pas la résolution dont parle l'honorable ministre. Mon but en prenant la parole a été de faire dire au ministre combien il y a d'employés qui ont été sujets à destitution pour avoir participé à une élection provinciale. Je suis absolument en faveur du principe de cette résolution, et je demanderai peut-être au ministre plus tard si son attention a été appelée sur certains autres amendements sollicités par les employés du chemin de fer et, en particulier, sur la demande faite par des employés soumis aux dispositions de la loi du service civil, mais qui désirent être transférés ou être mis à même de bénéficier des dispositions de la loi relative au fonds de prévoyance plutôt que d'avoir à compter sur les avantages découlants de la loi du service civil. J'ai reçu des lettres de ceux qui sont aujourd'hui à l'emploi du chemin de fer et l'ont été pendant un grand nombre d'années. Ils ont droit à ce qu'on leur applique les dispositions de la loi du service civil. Par la loi relative au fonds de prévoyance, ces gens-là sont exclus de toute participation aux bénéfices qui en découlent. J'en connais un particulièrement qui demande à ce que la loi soit modifiée de manière à lui permettre de bénéficier des dispositions de cette dernière loi plutôt que de celle de la loi du service civil. J'ai ici une volumineuse requête qui a été adressée aux membres du Parlement fédéral, et je présume que tous les députés en ont reçu une copie. On y énonce certains amendements que sollicitent les employés de l'Intercolonial. Cette pièce a nécessairement été envoyée au ministre et sans doute qu'il pourrait faire savoir à la Chambre s'il a réfléchi à ces demandes et à ces représentations et s'il est arrivé à une conclusion quant à leur objet.

M. COCHRANE: La Chambre se souviendra qu'à la dernière session, un député m'ayant demandé si c'était mon intention de faire rendre aux employés destitués pour ce motif les sommes qu'ils pouvaient avoir versées à ce fonds de prévoyance, j'ai répondu oui. On avait fait entendre que, pour cela, il n'était besoin d'aucune modification à la loi; mais, l'affaire ayant été soumise au ministère de la Justice, j'ai dû comprendre qu'il était impossible d'agir ainsi sans un amendement à la loi.

Pour répondre à la question que me fait l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) je lui dirai que je n'ai pas aujourd'hui le renseignement qu'il désire savoir; mais je l'aurai à la deuxième lecture. Cette question avait beaucoup d'à-propos.

Quant à ce que dit mon honorable ami (M. Emmerson), je ne saurais être de son avis. Par la loi du service civil, cet article est un délit, mais non par la convention qui existe entre les employés et le conseil d'administration. Si donc la chose s'applique dans un cas, elle doit s'appliquer dans l'autre, car celui qui prend part à une élection fédérale est enclin à faire la même chose dans une élection provinciale. Il n'a été fait aucune distinction entre les deux cas. Je crois pouvoir dire que, dans toutes les affaires de cette nature, nous avons eu avec les représentants des différents ministères une entente portant que nous donnerons avis à l'employé de l'enquête à tenir et du lieu où elle s'ouvrirait, afin qu'il puisse s'y faire représenter, et je pense être en mesure, dans la plupart des cas, d'établir que l'employé estime avoir été traité impartialement. Je serai très heureux de fournir tout autre renseignement désiré, soit aujourd'hui même soit lors de la deuxième lecture.

Quant à la requête dont parle mon honorable ami, je ne me souviens pas d'en avoir reçu une copie, bien que la chose soit possible. J'ai su que des employés assujettis aux dispositions de la loi du service civil désirent qu'elles ne leur soient plus applicables. Je crois pouvoir dire que sur cette question, les opinions varient. Je ne l'ai pas encore suffisamment examinée pour exprimer mon avis sur ce qu'il serait bon et juste de faire dans les circonstances.

M. EMMERSON: Je signalerai au ministre, lors de la deuxième lecture du projet de loi, certaines observations qui m'ont été faites touchant les changements demandés par les employés du chemin de fer.

M. COCHRANE: L'honorable député me dira peut-être ce que sont ces observations, pour que je me tienne prêt.

M. McKENZIE (Cap-Breton-nord): J'aimerais à savoir du ministre si une loi autorise le remboursement à des employés congédiés pour d'autres raisons que celles énoncées dans la résolution des sommes par eux versées à ce fonds. Il se peut qu'il en existe, mais je l'ignore.

J'aimerais aussi à savoir du ministre s'il lui serait possible avant de présenter le bill pour deuxième lecture, de fournir à la Chambre une liste de ceux qui bénéficieront de la présente loi avec les montants qui peuvent être dus à chacun.

M. COCHRANE: J'ai promis à l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) de faire ce que l'on vient de me demander. Quant à la première question de mon honorable ami, je ne crois pas qu'il existe une disposition législative à cet effet, je ne crois pas non plus qu'il soit juste de faire comme il le suggère. Tout autre délit que l'on pourrait commettre serait de ceux qui nuisent à la bonne administration du chemin. C'est là une affaire plus difficile à contrôler et qui demande une solution différente.

M. EMMERSON: Dans ce cas l'individu est la victime des circonstances.

M. COCHRANE: Peut-être dirais-je la même chose.

M. MACLEAN (Halifax): Les remarques de mon honorable ami de Cap-Breton-nord me rappellent une situation qui s'est présentée à Halifax il y a quelques années, par suite du transport à Moncton de l'atelier des machines, du temps que mon honorable ami de Renfrew-sud présidait à l'administration des Chemins de fer. Lorsque fût transféré à Moncton l'atelier des machines, il fût impossible, je crois, de donner sur-le-champ de l'ouvrage, à Moncton, à tous ceux qui venaient d'être mis sur le pavé à Halifax. J'ai à la mémoire un cas dont les circonstances m'ont été communiquées il y a quelques semaines par un ami de quelqu'un de ceux qui avait travaillé dans cet atelier d'Halifax. Il était à l'emploi de l'Intercolonial depuis vingt-deux ou trente-deux ans—je ne sais plus. Lorsque l'atelier des machines fut transféré à Moncton, il fut de ceux que l'on oublia. Une vingtaine de mois plus tard, cependant, il lui fut offert un emploi à Moncton. Dans l'intervalle, il avait obtenu, dans la Nouvelle-Ecosse, une place sur un autre chemin de fer. Je crois que, par les règlements faits en conformité de la loi relative au fonds de prévoyance, il aurait eu droit à une pension dans un an à partir du jour où il reçut son congé. Il m'a paru, en apprenant ces faits, que c'était là une affaire bien malheureuse, et j'ai pensé qu'il devrait y avoir moyen de payer à cet individu une part proportionnelle de la pension à laquelle il aurait eu légalement droit s'il eût fait tout son temps. C'est probablement la première fois que cette affaire est signalée à l'attention du ministre. Je comprends que, pour des choses de cette nature, vous ne puissiez établir une règle générale, ou statuer législativement sur de semblables cas; mais c'est là une affaire qui mérite particulièrement la considération. Il peut y en avoir bien d'autres à Halifax dans la même situation, en conséquence du transport à Moncton de l'atelier des machines.

M. COCHRANE: Je ne connais pas le cas particulier dont parle l'honorable député d'Halifax (M. Maclean) mais, s'il voulait bien m'en communiquer les détails par écrit, je me ferais un plaisir d'examiner la chose et de voir s'il n'existe aucun moyen légal de réparer cette évidente injustice.

M. MACDONALD: Dois-je comprendre que le ministère de la Justice a émis l'opinion que l'ingérence politique d'une personne n'est pas un de ces délits qui la prive des droits qu'elle tient de la présente loi.

M. COCHRANE: C'est un délit contre la loi de finances, mais non une violation des engagements pris par l'employé envers la direction.

M. MACDONALD: Je me souviens que nous avons eu une discussion sur ce même sujet l'année dernière. Voici ce qu'en dit l'article 19 de la loi relative à ce fonds:

> Aux employés qui ont été renvoyés du service pour toute cause autre que celles mentionnées au par. (b) de l'art. 17, après avoir pendant au moins trois ans contribué à ce fonds, il pourra être remboursé sur ce fonds le total des sommes qu'ils y auront versées.
>
> Aux termes de cette loi, l'individu renvoyé du service pour s'être volontairement rendu coupable d'une faute, de mauvaise conduite, de négligence dans l'accomplissement de son devoir, d'ivrognerie, de fraude ou de malhonnêteté, ne peut ravoir cet argent.

Il semblerait que la loi est suffisamment large pour permettre au ministre ou à la direction de rembourser à ceux que l'on a congédiés pour cause d'ingérence politique les sommes qu'elles ont versées. Je dois dire que, parmi ces hommes, il y en a qui s'attendaient que la promesse faite par le ministre l'hiver dernier, à mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson) serait respectée, et j'ai supposé que le ministère de la Justice avait peut-être découvert quelque empêchement légal. L'article 19 de cette loi s'exprime en des termes tellement vagues et généraux que j'ai pensé, en voyant que ces hommes n'avaient pas été remboursés, à quelque difficulté soulevée par le ministère de la Justice. Cet article, en effet, s'applique aux employés de toute catégorie, sauf ceux-là qui ont été congédiés à cause de certaines fautes dé-

terminées, au nombre desquelles ne se trouve pas le fait d'ingérence politique. Ce que j'aurais voulu, ç'aurait été de savoir du ministre s'il lui a été opposé une difficulté de cette nature.

M. COCHRANE: Autre que celle provenant d'immixtion dans la politique des partis.

M. MACDONALD: La loi dit que son argent sera remis à quiconque aura été renvoyé du service, excepté s'il l'a été pour s'être volontairement rendu coupable d'une faute, de mauvaise conduite, de négligence dans l'accomplissement de son devoir, d'ivrognerie, de fraude ou de malhonnêteté.

M. COCHRANE: Que peut-il y avoir de plus?

M. MACDONALD: L'ingérence politique, apparemment, ne prive pas un homme du droit d'être remboursé, et, par suite, je ne vois pas la nécessité de cette loi. J'aimerais à savoir ce que le ministère de la Justice en pense.

M. COCHRANE: Je ne puis discuter la chose au point de vue du droit.

M. MACDONALD: Le ministre nous a dit l'année dernière que ces hommes seraient remboursés, et j'ai promis à ces malheureux qui, dans mon comté, ont été renvoyés du service, que leur argent leur serait remis puisque le ministre l'avait dit.

M. COCHRANE: Mais, mon intention est de le faire.

M. MACDONALD: Le ministre ne l'a pas fait; mais il est venu devant le Parlement pour que celui-ci l'y autorise.

M. COCHRANE: En effet.

M. MACDONALD: Il me semblerait que, d'après les termes mêmes de cette loi, ce ministre n'ait besoin de rien de plus pour cela, et je tiens à savoir si le ministère de la Justice lui a déclaré qu'il lui fallait une mesure législative de cette sorte.

M. COCHRANE: C'est ce que l'on m'a conseillé.

M. MACDONALD: Le ministre aurait-il la complaisance, avant la deuxième lecture, de communiquer à la Chambre l'opinion du ministère de la Justice, car j'aimerais à savoir quelle elle est. Ce projet de loi s'applique à un grand nombre des employés de l'Intercolonial, et toute opinion formée par le ministère de la Justice sur le sens et l'effet de cette loi est de celle que la Chambre et les habitants des comtés intéressés devraient connaître pleinement.

M. COCHRANE: Je le ferai.

M. MACDONALD: Quant à moi, j'eusse pensé que la loi était suffisamment large pour permettre la chose

M. EMMERSON: A propos de cette affaire dont parle mon honorable ami d'Halifax, j'en connais une couple d'autres qui sont en ce moment devant le ministère et qui ressemblent fort à celle-là. Il s'est élevé des difficultés sur le sens des mots "emploi continu". Ces deux affaires sont celles du surintendant des machines sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et d'un mécanicien dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Le premier, M. Poole, avait d'abord été à l'emploi du chemin de fer, mais, à la demande du gérant, il est monté à bord d'un des vapeurs de l'Etat faisant le service entre l'île et Pictou. Il travaillait là sous la direction et dans les intérêts du ministère et, quand on n'eut plus besoin de ses services sur le bateau, il retourna à son premier emploi. En d'autres termes, il fut prêté par l'administration des chemins de fer à un autre ministère, non pas à sa propre demande, mais dans l'intérêt du service, et il a fait comme on le lui ordonnait. On lui a dernièrement donné son congé. Etait-ce pour ingérence politique de sa part ou pour toute autre cause? Je n'en sais rien, mais peu importe. Dans le calcul de ses années de service, calcul servant de base à la détermination du chiffre de sa pension viagère, il ne lui a pas été tenu compte du temps qu'il avait donné à une administration autre que celle des Chemins de fer et à la propre demande de celle-ci.

Dans l'autre cas, celui de Robert McDonald, qui, m'a-t-on dit, était à l'emploi de l'Intercolonial à Truro, et qui était particulièrement adroit au maniement du terrassier à vapeur, M. Schrieber, l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer, le dirigea sur une autre région du pays, pour les besoins du service. Il fut retenu et employé là par le Gouvernement dans l'intérêt de ce dernier, et, après qu'il eut terminé la besogne qu'on l'avait jugé particulièrement propre à exécuter, il fut rappelé à son premier emploi. La question se posa de savoir combien de temps il fallait lui attribuer au sens de la loi sur le fonds de prévoyance, et on ne voulut pas lui reconnaître le temps dont je viens de parler.

Je demanderai au ministre des Chemins de fer de bien vouloir personnellement s'intéresser à ces deux affaires. Il peut y en avoir d'autres de la même nature; mais ici une très grave injustice a été manifestement commise envers ces deux hommes, puisqu'ils ont été continûment au service du chemin de fer, obéissant aux ordres qui leur étaient données. Peu importe, à

mon sens, qu'ils aient ou n'aient pas été retenus dans leur premier emploi. La seule question est de savoir s'ils ont été au service de la voie ferrée. Ils l'étaient indubitablement, et je crois que l'on pourrait avec beaucoup de raison prétendre que, même au point de vue de la loi, ils avaient le droit de se faire reconnaître ce temps-là dans le calcul de la pension annuelle qu'ils auraient à recevoir en quittant le service.

M. COCHRANE: Si les honorables députés veulent me soumettre ces cas par écrit, je les ferai étudier.

M. SINCLAIR: Je désire signaler à l'attention de l'honorable ministre un cas de destitution dans mon voisinage, celle de Philip H. Ryan, de Mulgrave. La difficulté a surgi du fait que le commissaire enquêteur n'a pas paru disposé à traiter impartialement M. Ryan, lui refusant la permission de faire venir ses témoins.

M. Duchemin, qui a présidé l'enquête dans ce comté, ne semble nullement s'être guidé sur les règles dont, d'ordinaire, s'inspire le juge ou le commissaire qui s'efforce d'instruire une cause loyalement. La conséquence est qu'on n'a entendu qu'une seule partie et plus tard il devint évident que le témoin, sur le témoignage duquel M. Ryan fut destitué, n'avait pas dit la vérité. Byers, le témoin en question, fut poursuivi pour parjure à la suite d'une enquête préliminaire, puis amené devant le jury d'accusation à Guysborough. Le jury d'accusation ne prononça pas le renvoi du prévenu en jugement, mais la preuve fut d'une telle évidence que le juge Meagher, un des juges de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse qui instruisit la cause, s'opposa à la conduite du jury d'accusation et donna instruction au procureur de soumettre l'affaire, la prochaine fois que le juge siégerait dans cette localité. Lors de l'instruction de la cause, M. Ryan demanda l'autorisation de produire deux témoins, et pour l'édification du ministre, je vais citer quelques lignes de la déposition de M. Ryan:

> Au cours de l'enquête tenue le 28 juin dernier, je rappelai à Byers ce qui s'était passé le 14 juin 1911, mais il persista dans son affirmation. J'offris d'aller chercher John P. Meagher et Edward Brennan, afin qu'on les interrogeât à titre de témoins. Je fis cette offre à M. Duchemin. Il ne me permit point de produire ces témoins. "Peu importe s'écria-t-il, laissez là vos témoins". En un quart d'heure, j'aurais pu emmener ces deux individus.

M. COCHRANE: Ese-ce là ce qu'affirme M. Ryan?

M. SINCLAIR: C'est la déclaration faite par M. Ryan sur la foi du serment, devant le juge à Guysborough. Or, sur la foi de ce témoignage qui, au dire de ceux qui ont étudié la cause, est absolument faux, M. Ryan fut destitué, et aux yeux des citoyens de la localité, c'est là une grave injustice

Avant que le ministre propose la deuxième lecture de la résolution à l'étude, je le prierais de nous soumettre la déposition faite devant son commissaire enquêteur, M. Duchemin, afin que nous puissions nous édifier sur la nature du rapport qu'il a dressé touchant l'enquête en question. Disons ici que ce n'est là qu'un exemple choisi parmi nombre d'autres en Nouvelle-Ecosse orientale, où cet homme ayant mission d'enquêter en pareille matière, n'a pas accordé à ceux dont le procès s'instruisait une loyale épreuve judiciaire.

La pratique en vogue a été de refuser le droit de se faire représenter par conseil. Je n'ai pas moi-même demandé l'autorisation d'être présent à ces enquêtes, mais il y a ici des députés, avocats entre autres, qui l'ont fait, et un député que je connais parfaitement a réclamé le droit d'assister à ces enquêtes et de questionner les témoins en audition contradictoire, et on lui a refusé le droit de questionner contradictoirement les témoins dans l'intérêt de l'accusé. Mainte et mainte fois, M. Duchemin a refusé d'accorder ce droit. Naturellement, il est impossible d'arriver à un résultat satisfaisant en pareille matière si on ne permet pas d'audition contradictoire. Les témoins sont fatalement partisans. Ils vont là débiter des contes. En pareilles circonstances si nous tenons à être justes, il faut absolument que l'audition contradictoire ait lieu. Or, on s'est obstiné à la refuser. Bien plus, M. Duchemin a tenu sa cour dans les greniers et de petites chambres à coucher d'hôtels. L'audience se tenait à huis-clos et on entendait les témoins en l'absence de l'accusé. Je suis en mesure de prouver chacune de mes affirmations. Je sais de source certaine qu'on a fait l'audition des témoins en l'absence des accusés, bien que ces derniers ne fussent qu'à quelques centaines de pieds de l'endroit où se tenaient ces enquêtes.

M. RHODES: Pourriez-vous nous citer quelques faits à l'appui de votre affirmation?

M. SINCLAIR: Je puis citer l'affaire de John D. Davis, inspecteur de pêcheries, de Guysborough.

M. COCHRANE: Ce n'est pas là le fait sur lequel roule le débat.

M. SINCLAIR: Non, je désire me cantonner dans la discussion de ces questions de chemins de fer. Dans mon comté, il n'y a guère eu de destitutions parmi les employés de l'Intercolonial. En réalité, il n'existe qu'une gare de chemin de fer dans mon comté et on a congédié environ cinq ou six hommes. Seulement, à mon avis, pas un seul de ces employés n'a obtenu une loyale épreuve judiciaire. Il est possible qu'on ait prouvé l'existence de faits d'ingérence politique contre quelques-uns d'entre eux: c'est

au ministre qu'il appartient de se prononcer à cet égard, après avoir entendu les deux parties au procès. Mais il ne saurait donner de décision impartiale, en n'entendant qu'une seule partie. A mon avis, les enquêtes tenues par M. Duchemin dans la localité ne sont pas frappées au coin de la loyauté. Encore une fois, je tiens à convaincre le ministre de l'importance de déposer le texte même des dépositions, surtout dans l'enquête tenue sur l'affaire Ryan par M. Duchemin, enquête qui a abouti à la destitution de ce fonctionnaire. Si ces documents sont sur le bureau, quand viendra la 2e lecture de la résolution à l'étude, cela nous permettra de constater la nature du rapport sur lequel repose cette destitution.

M. MACDONALD: Il est un aspect de cette question sa rattachant au département des Chemins de fer qui est fort important, au point de vue des principes. A mon avis, le ministre des Chemins de fer, en se prononçant sur ces accusations, a agi plus judicieusement que ses collègues, le ministre des Postes et le ministre de la Marine et des Pêcheries; et a montré plus de souci qu'eux de sa responsabilité de ministre. Ses deux collègues se sont montrés absolument impitoyables, et cela au mépris de toutes les traditions d'équité britannique. Le ministre des Chemins de fer dans ses décisions au sujet des employés ayant des droits acquis dans un fonds de prévoyance et de secours, s'est sans doute laissé dominer par quelque sens de sa responsabilé de chef du ministère. Car, tout employé de l'Intercolonial, à dater de son entrée au service du réseau de l'Etat, devient intéressé dans la gestion d'une caisse de retraite en société de secours mutuels. Il y verse sa contribution et acquiert par là même certains droits légaux qui, s'il s'agissait d'une compagnie qui l'aurait lésé, l'autoriseraient à s'adresser aux tribunaux civils et à demander le redressement de son grief. Quant à savoir dans quelle mesure il pourrait exercer recours contre le Gouvernement et invoquer l'aide de la cour de l'échiquier en demandant qu'on y fasse enquête sur sa destitution, c'est là une question qui prêterait à force discussion, en matière de droit. Abstraction faite de la question de savoir si ce recours existe pour un employé d'un chemin de fer de l'Etat, le ministre doit comprendre, je m'en flatte du moins, que ses employés, en raison même de leur participation à ce fonds de secours mutuels, sont en tout autre posture que les employés des autres ministères. A mainte reprise, par lettre ou autrement, j'ai adressé des plaintes au ministère au sujet des agissements de M. Duchemin. A mon avis, quand un individu a joué le rôle de partisan au cours d'une élection, qu'on le congédie.

Personne, du côté de la gauche, ne s'inscrit contre ce principe. Tout ce que nous affirmons, c'est qu'en pareilles circonstances, quand on fait une enquête, avant de prendre une décision, du moins, le ministre devrait tâcher de se souvenir que nous ne sommes pas ici dans l'Amérique du Sud, que nous vivons en pays civilisé et que s'il est un principe de droit britannique dont nous soyons à juste titre orgueilleux, c'est que, lorsqu'un individu s'adresse aux tribunaux, il obtient justice. Or, la chose est indiscutable, M. Duchemin n'a pas fait preuve du moindre sens d'équité à l'endroit de ceux qui sont venus devant son tribunal; c'est ce qui ressort de la preuve. L'an dernier, M. Duchemin n'a pas transmis au ministre le texte des dépositions se rattachant aux enquêtes faites dans mon comté. Sur motion que je présentai, la Chambre adopta un ordre portant que le ministre dépose sur le bureau tous les documents se rattachant à l'enquête tenue sur les accusations portées contre certains individus pour ingérence politique. Le ministre déposa sur le bureau les documents préliminaires et le rapport dressé par M Duchemin, rapport qui a servi de base à sa décision, mais il n'a pas déposé le texte même des dépositions prises devant M. Duchemin, bref, rien qui indique la nature de la procédure suivie.

M. COCHRANE: L'honorable député (M. Macdonald) (Pictou) me permettrait-il de rappeler un fait se rattachant à la question?

M. MACDONALD: Eh bien?

M. COCHRANE: M. Duchemin avait reçu instruction non pas de transmettre le texte des dépositions en détail, mais bien un résumé donnant les noms des témoins et les faits; puis si cela ne suffisait pas pour me permettre de me former une opinion, je lui demanderais copie des dépositions.

M. MACDONALD: Voilà précisément où le ministre a fait erreur.

M. COCHRANE: Peut-être bien.

M. MACDONALD: Si le ministre veut bien me prêter un moment d'attention, il se convaincra de son erreur. Il a souscrit à cette proposition-ci: que tout employé de l'Intercolonial ayant versé sa contribution à ce fonds, et après être demeuré quelque temps au service, a acquis un droit d'ordre financier, droit de telle nature que, si l'employé se trouvait au service d'une compagnie de chemin de fer ayant un fonds de secours mutuels similaire, il pourrait invoquer la protection des tribunaux contre tout injuste traitement de la part de ses patrons. Je ne me demande pas s'il pourrait agir ainsi, si la couronne était en cause. Cependant, ici le ministre n'a pas hésité à enlever à son employé non seulement ses droits d'ordre financier, mais encore sa charge, et cela en s'appuyant sur le rapport

d'un irresponsable comme ce M. Duchemin.

M. LANCASTER: Qui avait instruit la cause.

M. MACDONALD: Il n'a jamais instruit la cause. Que mon collègue (M. Lancaster) s'occupe donc des destitutions opérées dans la province d'Ontario.

M. LANCASTER: Nous discuterons tout cela en temps et lieu au gré de mon collègue.

M. MACDONALD: Je parle de ce que je sais. Ces individus possédaient donc un droit acquis. En décidant ces questions, le ministre aurait dû se faire transmettre copie des dépositions, au lieu de se reposer sur la déclaration de M. Duchemin. Pareille décision aurait toujours été condamnable, mais elle était d'autant plus défectueuse ici que, ne connaissant guère ce M. Duchemin, force était au ministre de supposer la vérité de bien des choses à l'égard de cet individu. De la part d'un ministre d'Etat, c'est chose bien grave que de porter atteinte aux droits d'ordre légal et financier d'un employé, et le ministre s'est tout simplement appuyé sur le rapport de M. Duchemin, pour s'éclairer et former son opinion sur les questions qui lui étaient soumises. Je n'hésite nullement à affirmer que le ministre s'est trompé en rendant toutes ces décisions. S'il eût appuyé ses décisions sur les dépositions écrites, je l'affirme sans crainte, il y aurait eu moins d'employés de l'Intercolonial congédiés. Je le répète, le ministre a fait preuve de plus d'esprit d'équité que certains de ses collègues. Mais je lui ferai observer qu'il n'aurait pas dû rendre de décision en toutes ces affaires, sans avoir sous les yeux le texte même des dépositions, toute la preuve testimoniale. Le ministre nous a sans doute donné tous les renseignements en sa possession; seulement j'observerai que l'ordre de la Chambre relativement au dépôt de ces documents voulait qu'il déposât sur le bureau la preuve testimoniale même, et non pas l'opinion de M. Duchemin sur l'effet de cette preuve. Ce Parlement se borne à donner au ministre un mandement, précisément à l'instar d'une cour civile qui donnerait à un tribunal de juridiction inférieure l'ordre de produire tous les documents se rattachant à telle ou telle cause. Un tribunal civil de juridiction supérieure se trouverait toutefois en bien singulière posture si un tribunal de juridiction inférieure s'avisait de porter atteinte aux droits des parties en cause en ne transmettant que la version ou l'interprétation de la preuve testimoniale, formulée par le président du tribunal de juridiction inférieure.

A mon avis, monsieur l'Orateur, tous les employés des chemins de fer de l'Etat ont des droits acquis à ce fonds de prévoyance et de secours mutuels, et le ministre ne devrait pas les priver de ces droits, sans avoir sous les yeux la preuve testimoniale qui a servi de base à sa décision en pareille matière. Aussi bien, avant que cette Chambre adopte ce bill, le ministre devrait-il obtenir de ce M. Duchemin, l'exécuteur des hautes œuvres, copie sténographiée de la preuve testimoniale relative à chaque cause où le ministre s'est avisé de priver les employés de leurs droits acquis à ce fonds de secours mutuels. Nombre de gens qui, après avoir atteint l'âge moyen, descendent la côte de la vie et ont perdu leur emploi, grâce à ce tribunal arbitraire présidé par ce M. Duchemin, ont d'année en année rogné leur budget domestique, afin de participer à cette caisse de retraite. Il se peut qu'on allègue comme cause de leur destitution l'ingérence politique ou l'esprit et les préjugés de parti; mais à mon avis, un triste enseignement qui se dégage de la situation du pays, c'est que le malheureux congédié du service de l'Etat soit impuissant à faire inscrire dans les documents publics la preuve testimoniale sur laquelle a été basée sa destitution. Le ministre a bien le droit de congédier arbitrairement ses employés, mais il lui a répugné de le faire; il a donné mission à un fonctionnaire d'enquêter. Pourquoi donc s'est-il arrêté en si beau chemin? Si on a pris des dépositions, pourquoi le texte n'en serait-il pas déposé sur le bureau et pourquoi le ministre, lorsque le Parlement est saisi de l'affaire, ne serait-il pas en mesure de soumettre au comité toutes les dépositions reçues par cet exécuteur des hautes œuvres, afin qu'on puisse constater si le ministre s'est bien acquitté de son devoir à cet égard?

Quant aux agissements de M. Duchemin, la question se passe de tout commentaire et je n'en dirai pas davantage. Quelques-uns de mes collègues de gauche sont en mesure de produire, sur ce point, des preuves qui défient toute contradiction. En prenant la parole, j'ai voulu signaler au ministre la situation faite à ces individus, lui demander d'exercer en une certaine mesure sa discrétion en pareille matière et de soumettre à cette Chambre en conformité des ordres donnés de temps à autre, non pas l'interprétation donnée de la preuve par M. Duchemin, mais bien le texte même des dépositions assermentées prises devant ce dernier. Quand il s'agit de mesures législatives portant atteinte aux fonds ou caisses de secours et de prévoyance, créées au bénéfice des vieillards, le Parlement a bien le droit d'exiger qu'on lui soumette dans son intégrité la preuve testimoniale.

M. EMMERSON: Le député de Pictou a touché une question de souveraine impor-

tance à mes yeux, intimement liée qu'elle est à l'avenir même de la loi des caisses de secours et de prévoyance. Mon collègue aurait pu pousser plus loin ses conclusions en pareille matière. Tout individu congédié, affirme-t-il, possède un droit acquis à ce fonds de secours et la décision prise par le ministre en le révoquant est une atteinte portée à ce droit acquis. A mon avis, non seulement il porte atteinte au droit acquis de l'employé révoqué, mais encore au droit acquis de tout autre employé de l'Intercolonial participant de la caisse de prévoyance. La révocation des employés pour ingérence politique ébranle du coup la situation de tous les autres employés attachés à ce service, et cela pour la raison bien simple que ce fonds de prévoyance repose à sa base sur un calcul d'actuaire, et si le ministre s'avisait de révoquer un grand nombre d'employés pour ingérence politique, cela pourrait saper par la base cette caisse de prévoyance et de secours. Il ne faut pas perdre de vue que les employés font des versements à cette caisse sur le pied d'un certain tantième, et pour chaque dollar qu'ils versent dans ce fonds, l'Etat verse un autre dollar. Si l'on veut considérer ce fonds de retraite comme quantité négligeable, et en faire le jouet des partis politiques, non seulement les employés du chemin de fer en ressentiront le contre-coup, mais la caisse de prévoyance elle-même périclitera. Chaque individu, à son entrée au service, commence à faire des versements à ce fonds, et tant qu'il demeure au service du chemin de fer, il continue à verser sa part contributive à cette caisse, la somme ainsi accumulée étant affectée à sa propre protection à l'avenir. Si on porte atteinte à ce fonds de retraite, par ces révocations, les droits des employés se trouveront en posture fausse et injuste.

M. FOWLER: Prétendez-vous donc que les employés qui font des versements à cette caisse, si déméritants qu'ils soient, ne sauraient être révoqués?

M. EMMERSON: Le statut est muet au sujet des révocations et quand on a élaboré cette mesure législative, on a soigneusement veillé à ce que le nombre des révocations fût réduit à une si infime proportion qu'elles se résumeraient presque à rien. Certaines raisons peuvent parfois autoriser ces révocations; mais elles devraient se borner aux cas d'insubordination. A mon avis, chaque révocation devrait être l'objet d'une enquête approfondie et il ne faudrait pas abandonner le règlement de l'affaire à des irresponsables, auxquels on pourrait confier le soin de recueillir les dépositions des témoins. La preuve testimoniale devrait être soumise à l'examen du conseil et sinon, certainement du ministre lui-même et être de sa part l'objet d'un sévère et munitieux examen avant qu'il rende sa décision.

M. RHODES: Je n'entends nullement me livrer à une discussion approfondie de la loi en question ni aborder l'affaire des révocations dans leur ensemble en Nouvelle-Ecosse, tâche que je réserve pour une étape ultérieure et une heure plus propice; seulement, en toute justice pour cet enquêteur, M. Duchemin, il est de bonne guerre et il convient de consigner au compte rendu de nos débats un exposé impartial et loyal des faits au sujet de sa personnalité et de ses agissements, surtout en présence des affirmations formulées par les députés de la gauche, représentants de la Nouvelle-Ecosse, au cours de cette session et aujourd'hui même. Eu égard aux renseignements que j'ai réussi à glaner, après m'être éclairé aux sources mêmes, je dois l'avouer, je suis stupéfait de l'audace déployée par les députés de la droite en formulant pareilles assertions aujourd'hui ici même au sujet de M. Duchemin. D'abord, M. Duchemin est un membre du barreau de la Nouvelle-Ecosse et je m'étonne d'entendre un avocat assaillir l'honneur de son confrère, à titre de commissaire enquêteur, abstraction faite de toute preuve qu'il pourrait posséder touchant le mode de procédure suivie pour ces enquêtes passées ou présentes en Nouvelle-Ecosse.

Abordant l'affaire mentionnée par le député de Guysborough, l'affaire John W. Davis, je dois accepter son affirmation quand il déclare que le commissaire a entendu les témoins en l'absence de l'accusé; mais en justice pour lui-même et pour M. Duchemin, il a le devoir de donner à cette Chambre les preuves à l'appui de son affirmation.

M. SINCLAIR: Je suis prêt à fournir la preuve.

M. RHODES: D'après la déclaration du commissaire, M. Davis lui-même aurait refusé de témoigner dans sa propre cause, avouant presque par là qu'il n'avait rien à dire pour sa propre défense et qu'il avait activement joué le rôle de partisan.

M. SINCLAIR: Avez-vous une copie des dépositions ou de la preuve testimoniale dans l'affaire Davis?

M. RHODES: Je n'ai pas de copie de la preuve testimoniale sous les yeux; seulement, j'emprunte cette affirmation à la réponse à une question posée au ministre lui-même, réponse qui est consignée ici et ne saurait être révoquée en doute. En outre, j'ai constaté, après être allé aux renseignements, que jamais le député de Guysborough n'a assisté à une seule de ces enquêtes dans son propre comté et que jamais il n'a demandé la permission d'être présent ou de question-

ner les témoins en audition contradictoire. J'ajouterai qu'à l'issue des élections de 1896, à l'avènement du gouvernement libéral au pouvoir, il ne se fit que de rares enquêtes en Nouvelle-Ecosse et à cette époque on ne permit jamais d'audition contradictoire, et sur vingt-cinq ou cinquante révocations, c'est à peine si une seule s'est effectuée à la suite d'une enquête ou d'investigations ou autrement; il n'existait pas même l'ombre de preuve testimoniale donnée; mais on faisait des révocations en masse, sur l'autorité de députés siégeant ici à cette époque, ou bien simplement sur lettre d'un candidat battu. Le député de Pictou (M. Macdonald) à cette époque candidat malheureux dans ce comté, fit congédier un jour par simple lettre adressée à feu l'honorable C. A. Blair, alors ministre des Chemins de fer, deux ouvriers employés aux travaux du canal dans ce comté, c'est là tout ce que cette Chambre a jamais appris au sujet des causes de ces destitutions.

M. MACDONALD: De quel canal s'agit-il donc?

M. RHODES: Il s'agit peut-être d'une écluse ou d'un pont, et non pas d'un canal. Je donnerai à cette Chambre lecture de l'affirmation consignée au Hansard, déclarant que M. Blair révoqua ces deux employés, sur lettre de l'honorable député alors candidat malheureux. Peu importe, d'ailleurs, la nature des travaux en question. Le député de Pictou est avocat et je suis heureux de pouvoir lui rendre ce témoignage qu'il est un des meilleurs avocats de la Nouvelle-Ecosse; et cependant jamais notre collègue n'a assisté à une seule enquête tenue dans son propre comté ni n'a demandé la permission de questionner un seul témoin en audition contradictoire, au cours de ces enquêtes. Et cependant il vient ici se plaindre de la procédure suivie par M. Duchemin au cours de ces enquêtes dans son comté. Un des ennuis qui existent au sujet de l'esprit de parti en Nouvelle-Ecosse, c'est que ces messieurs de la gauche ont établi le règne de la terreur parmi les fonctionnaires de l'Etat. En cette province, force leur a été de se faire porteurs de sacs, humbles valets de ces messieurs; bref, leurs scieurs de bois et leurs porteurs d'eau.

J'ai connu un cas de ce genre dans ma propre circonscription. Un jour que je me rendais à une assemblée commune pour assister à la nomination, j'ai rencontré un employé de l'Intercolonial qui portait la sacoche de M. Logan, mon adversaire, et les derniers mots que je lui ai entendu dire ont été " Logan, tapez sur la brute." C'est le genre de partisans que nous avons en Nouvelle-Ecosse, tapez sur la brute, je ne reproche rien au partisan, mais je blâme nos honorables adversaires d'enseigner de pareilles choses à des serviteurs publics et de leur inspirer d'être des partisans.

Une enquête a été faite à Pictou, dans le cas de Neil Ross, un des employés de l'Intercolonial. Il fut prouvé que cet individu avait sollicité, pas plus tard que l'an dernier, le vote d'un nommé Howard McCulloch, un des employés de l'Intercolonial. Il a promis à McCulloch et il l'a persuadé que s'il voulait voter pour M. Macdonald, il recevrait sa récompense sous la forme d'un emploi du gouvernement et j'ai ici une lettre écrite par l'honorable député de Pictou lui-même à McCulloch. Je tiens à complimenter l'honorable député de Pictou et à lui dire qu'elle est rédigée avec son habileté ordinaire, parce qu'elle ne porte aucune date, bien que je me hasarderais jusqu'à supposer dans l'absence de toute contradiction de la part de mon honorable collègue qu'elle a été écrite peu de temps avant les dernières élections. La voici:

Macdonald & Ives,
Avocats, etc.
E. M. Macdonald, L.L.B., K.C., M.P.
W. B. Ives, L.L.B.,
Pictou, Nouvelle-Ecosse.

Howard McCulloch, Watervale.

Cher M. McCulloch,—Neil Ross m'a écrit à votre sujet et je désire vous dire que j'aimerais beaucoup que vous m'écriviez ou que vous veniez me voir quand vous voudrez.

Je suis votre dévoué,

E. M. MACDONALD.

Précisément, la lettre à laquelle je me serais attendu de la part de l'honorable député.

Quelques DEPUTES: Très bien, très bien.

M. RHODES: Je suppose que les honorables députés de l'opposition applaudissent l'astuce avec laquelle cette lettre a été écrite. C'est précisément la lettre à laquelle je m'attendais de la part de l'honorable député à la veille de l'élection, parce que s'il l'avait rédigée plus clairement, je crains qu'il n'aurait pas pu prendre part à la confection des lois que nous avons dans ce pays relativement à la tenue des élections.

Je tiens à dire, en ma qualité de membre de la Chambre, que M. Duchemin a dirigé ses enquêtes en Nouvelle-Ecosse, suivant moi, avec une équité et une impartialité absolues dans chacune des causes qui lui ont été soumises.

M. CHISHOLM (Antigonish): Avez-vous assisté à quelqu'une?

M. RHODES: Non.

M. MACLEAN (Halifax): Pourquoi l'honorable député a-t-il donné lecture de la lettre de l'honorable député de Pictou?

M. RHODES: Les honorables députés peuvent penser ce qui leur plaît au sujet de cette lecture que je viens de faire. Je n'ai pas l'intention de leur procurer de l'intelligence, mais je pense que le motif est évident.

M. MACDONALD: Vous avez une mauvaise pensée.

M. RHODES: L'honorable député d'Antigonish a-t-il quelques reproches à adresser sur la manière dont les enquêtes ont été conduites dans son comté par M. Duchemin?

M. CHISHOLM: Assurément j'en ai.

M. RHODES: Très bien, je demande à l'honorable député d'écouter cette lettre que je vais lire:

Truro, N.-E., 21 novembre 1912.

H. P. Duchemin,
Commissaire d'enquête,
Sidney, N.-E.

J'ai reçu votre lettre du 5 courant, hier soir, à mon arrivée chez moi en revenant de Saint-Louis (Missouri), où j'ai assisté à une convention de la Brotherhood of Maintenance of Way Men.

Vous me demandez mon opinion sur la manière dont les enquêtes, relatives à l'ingérence politique ont été dirigées et sur le traitement accordé aux personnes accusées.

J'ai été présent aux enquêtes suivantes que vous avez dirigées.

William Landry, chef cantonnier, Pomquet.

M. CHISHOLM (Antigonish): J'y assistais.

M. RHODES (lisant):

Charles Landry, cantonnier, Pomquet.
William Fungere, cantonnier, Pomquet.
John McInnes, contre-maître charpentier, Antigonish.
R. McFarlane, chef cantonnier, Antigonish.

Toutes ces enquêtes ont eu lieu dans la circonscription de l'honorable député d'Antigonish.

Colin McDonald, cantonnier, James River.
Willam H. Williams, cantonnier, James River.
H. H. Sartoris, cantonnier, Pugwash.

Je voudrais demander aux honorables députés de prêter une grande attention à ces mots.

Je considère que vous avez été parfaitement juste dans votre façon de diriger ces enquêtes et les accusés ont reçu de vous dans tous les cas l'autorisation de faire entendre tout témoin qui voulait déposer en leur faveur.

M. CHISHOLM (Antigonish): Qui a dit cela?

M. RHODES: Cette lettre a été écrite par le président de la "Railway Maintenance of Way Lodge" et porte le sceau de la "Maintenance of Way Lodge".

Un honorable DEPUTE: Ce doit être un bon conservateur.

M. RHODES (lisant):

Ils ont eu aussi eux-mêmes la possibilité de se faire entendre et de donner des explications pour leur propre défense.

Au sujet des deux enquêtes qui ont eu lieu à West-River dans le cas de Hugh Fraser et de Neil Ross, j'étais alors absent à Ottawa et j'ai désigné H. A. McElhinney pour représenter l'association, et j'extrais ce qui suit de son rapport: "Je considère que Hugh Fraser et Neil Ross ont eu toute la facilité, lors de l'enquête tenue par M. Duchemin à West-River, de se justifier des accusations qui ont été portées contre eux pour s'être occupés de politique".

Je puis dire au sujet des enquêtes tenues à Pomquet, que M. William Chisholm, M.P., pour Antigonish, était présent et au cours de notre conversation sur l'estrade, après l'enquête, M. Chisholm a dit qu'il n'avait pas de reproches à faire au commissaire pour la manière dont il avait dirigé les enquêtes.

M. CHISHOLM: Je ne crois pas avoir jamais fait une semblable déclaration. En outre j'ai écrit une lettre à M. Lowe dans laquelle je dénonçais la conduite de cette enquête.

M. RHODES (lisant):

Je pourrais aussi citer le cas d'Archie Stewart, chef d'équipe à Linwood, dont l'enquête a eu lieu avant celle dont je viens de parler. Je n'étais pas présent à cette enquête et vous avez déjà envoyé votre rapport à l'honorable ministre des Chemins de fer, mais quand je suis allé assister aux enquêtes de Pomquet, M. Stewart a porté à ma connaissance le fait qu'un témoignage avait été rendu et qui se rapportait à une élection partielle tenue dans le comté d'Antigonish en 1905, et quand je vous instruisis du fait, vous avez consenti immédiatement à écrire à l'honorable ministre des Chemins de fer de suspendre sa décision jusqu'à ce que vous pussiez rouvrir l'enquête et rectifier toute injustice qui aurait pu être commise de cette façon au détriment de M. Stewart. Quand vous eûtes fait cela il a été déchargé de toute accusation.

En vous remerciant pour votre courtoisie passée.

Je demeure votre très respectueux,
GEO. M. MURRAY,
Président général,
Maintenance of Ways Employees.

Cette lettre porte le sceau de la Maintenance of Way Employees Lodge. Mon honorable ami d'Antigonish a parlé de M. Lowe. Je puis dire pour éclairer le comité qu'il est président de l'International Brotherhood of Maintenance of Way Employees, une des plus grandes organisations ouvrières d'Amérique. J'ai ici une copie de la lettre écrite à l'honorable député d'Antigonish par M. Lowe et les honorables députés seront en état de connaître exactement l'opinion de cet homme qui demeure à Saint-Louis et qui peut-être ne connaît pas personnellement le député d'Antigonish. Il sait, par l'inspection des registres, comment des hommes ont été renvoyés en 1897, après l'élection de 1896 et je prie le comité de prêter attention à la lecture de cette lettre.

M. Chisholm, M. P.,
Antigonish, N.-E., Canada.

Cher monsieur,—Je vois que vous êtes un mauvais perdant. Je me demande si vous vous souvenez de 1896, et des événements qui se sont passés immédiatement après. Vous

critiquez notre association et vous dites (parlant de M. Landry et de ses contributions qui sont dues):

"Je ne crois pas que je puisse lui conseiller de payer car il paraît que l'association n'accorde absolument aucune protection à ses membres dans cette partie du pays".

M. CHISHOLM: Très bien! très bien!

M. RHODES: J'ai certainement la bonne lettre. M. Lowe continue:

Vous devez ou bien dire ce qui est faux et le savoir, ou vous vivez dans l'ignorance de ce qui est connu très près de vous et qui, j'en suis certain, est à la connaissance ordinaire de tout employé de l'Intercolonial et de chacun des membres de notre association. Nous accordons notre protection et nous avons obtenu qu'on protège et qu'on réinstalle plusieurs de nos membres qui avaient été accusés d'ingérence politique. Dans chaque cas où une enquête a été jugée nécessaire, elle a été accordée à la suite de représentations faites par le président Murray, de Truro, et par moi-même, au ministre actuel des Chemins de fer et les hommes réinstallés ont reçu de $80 à $100 pour paiement de temps perdu; d'autres ont été réinstallés comme mesure de clémence prise à leur égard en raison de leur situation personnelle, famille nombreuse, etc., même quand ils avaient pris maladroitement une part active aux luttes politiques. Voilô pour vos critiques et cela vous donnera une idée exacte de leur valeur.

Permettez-moi maintenant de vous dire quelques vérités et d'ajouter que si ce n'était pas pour un misérable groupe de polititciens, il n'y aurait aucune nécessité de faire de telles enquêtes ni de semblables révocations; si vous-même et d'autres avec vous vouliez cesser de fourrer votre nez dans l'administration de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, afin d'essayer d'obtenir des avantages personnels et politiques, les conditions actuelles n'existeraient pas. Qu'avez-vous fait pour obtenir des enquêtes en faveur des centaines d'hommes qui ont été renvoyés après 1896? En comparaison de ce qu'a fait le gouvernement actuel à propos des renvois et des suspensions, ceux d'aujourd'hui sont presque des anges. Dans Québec, vous avez donné un coup de balai général et dans les autres provinces il y a eu plusieurs renvois, mais je n'ai jamais pu obtenir une seule enquête bien que mon cœur et mon âme se soient fatigués et que mes bottes se soient usées à faire antichambre chez votre ministre des Chemins de fer d'alors, M. Blair.

Tout cela est écrit par un homme impartial qui est le chef remarquable d'une des plus vastes organisations ouvrières, sur le continent américain et dont le seul but est de s'occuper du bien-être de ceux qui sont au-dessous de lui. Il continue en ces termes:

Vous constaterez que vos critiques au sujet de notre organisation arrivent mal à propos, et j'espère que les renseignements que je vous ai donnés vous seront utiles. Avant qu'aucune enquête n'ait lieu, notre président général est averti et lui-même ou quelqu'un d'autre a la possibilité d'être présent. Si les employés qui se sont adressés à vous, parce que vous êtes un M.P., avaient agi comme ils le devaient et avaient confié leur cause à leur président, dont le devoir était de les protéger, ils auraient fait preuve de meilleur jugement, mais le fléau de l'Intercolonial est qu'un si grand nombre d'employés, et j'ignore si ceux dont il s'agit sont ou non parmi eux, s'efforçent de se procurer un appui politique plutôt que d'aider à leur organisation, en mettant en œuvre ses différents rouages pour apporter un remède à leurs griefs. Je suppose que dans le cas actuel, ces employés, au lieu de prévenir leur président général, se sont précipités vers vous qui ne pouvez rien faire pour les aider.

Avec mes meilleurs souhaits,
Je suis votre dévoué,
(Signé) A. B. LOWE,
Président.

Voilà une confirmation de ce que j'affirmais il y a quelque temps. à savoir qu'en Nouvelle-Ecosse, la difficulté ne provient pas des pauvres employés du gouvernement, mais bien de la façon dont ils ont été encouragés. On leur a appris à trembler pour leur existence quotidienne et ils ont été continuellement aux trousses des hommes politiques jusqu'à ce qu'un nouveau régime ait été inauguré, je suis heureux de le dire, par le ministre actuel des Chemins de fer.

M. CHISHOLM (Antigonish): Avez-vous la réponse à cette lettre.

M. RHODES: Non.

M. CHISHOLM (Antigonish): Avez-vous la lettre à laquelle celle-là répondait?

M. RHODES: Non, je ne l'ai pas. Mais j'en ai une autre que j'aimerais à lire.

M. MACDONALD: Je suppose que depuis votre nomination tout est calme et angélique par là-bas?

M. RHODES: Si vous êtes satisfait, je le suis absolument. Voici une lettre écrite à M. Duchemin par le R.P. D. L. Macdonald Arisaig, dans la circonscription d'Antigonish. Je suppose que l'honorable député qui représente cette circonscription, connaît le père Macdonald.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je le connais très bien et je serais peiné de le mêler à cette discussion.

M. RHODES (lisant):

Cher M. Duchemin,—J'apprends que vous êtes encore attendu bientôt à Antigonish. Je serais heureux de vous voir quand vous viendrez et de recevoir votre visite quand cela vous fera plaisir.

Je désire vous exprimer ma satisfaction pour l'équité et l'impartialité avec lesquelles vous avez dirigé ici votre enquête l'été dernier dans les cas des employés du gouvernement.

Je ne pense pas que dans l'administration des services publics aucun groupe de la com-

munauté devrait être victime d'une mesure injuste par suite du libre exercice de ses droits d'électeur ou qu'un employé devrait être renvoyé du service sans une raison plausible telle que l'incompétence, la négligence dans son service ou une offense à l'égard du public.

J'ai été heureux de constater que vous avez fait preuve de cet esprit d'équité et que vous avez accordé toute facilité de faire entendre les deux côtés. Quelles que soient les décisions qui dans chaque cas ont été prises après les témoignages rendus, je dis avec satisfaction que votre enquête a été juste et impartiale.

Croyez, cher monsieur, que je suis,
Votre dévoué,
(Signé) D. L. MACDONALD, P.P.

Je ne me propose pas de faire de longs commentaires sur ces lettres car elles témoignent avec éloquence et mieux que je ne pourrais y parvenir de la façon dont M. Duchemin a dirigé ses enquêtes en Nouvelle-Ecosse. Mais je me reporte à un cas auquel s'est intéressé l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) et qui prouve d'une façon pertinente ce que j'ai dit il y a quelques instants, à savoir que le mal pour les pauvres employés du gouvernement en Nouvelle-Ecosse a été qu'ils ont été poursuivis par les honorables députés de l'opposition qui représentent des circonscriptions de cette province.

Voici un cas où l'honorable député de Guysborough a été voituré dans tout le comté, avant la dernière élection par un homme qui était payé par le Gouvernement et non seulement cela, mais l'honorable député était lui-même dans la voiture avec cet employé, quand il sollicitait la voix d'un électeur et lui disait: "Si vous votez pour Sinclair je verrai à ce que vos fils obtiennent un emploi du gouvernement". Ces faits ont été prouvés au cours de l'enquête tenu par ce même M. Duchemin. Voilà un exemple de ce qui se passe et il est bon que la Chambre sache comment se font les élections en Nouvelle-Ecosse. Ce cas a été prouvé par le témoignage d'un nommé Patrick Connolly qui a déposé sous serment devant M. H. P. Duchemin.

Je regrette que l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) soit absent. Il vient du Nouveau-Brunswick mais j'ai ici les faits relatifs au cas d'un vieillard de plus de soixante-dix ans qui avait été à l'emploi du gouvernement pendant plus de trente-quatre ans et qui a été révoqué de son emploi par lui—pourquoi? Parce que son fils, au milieu de l'excitation d'une campagne électorale, alors qu'il était en voiture sur la route, s'est levé et a dit: "Vive Powell" qui était l'adversaire de l'honorable député à l'élection. Sur cette seule preuve, ce pauvre vieux qui avait servi fidèlement le gouvernement pendant trente-quatre ans, a été révoqué. Je parle du cas de James Sutherland qui était chef de la station d'Aulac.

Je ne doute pas que ces cas apporteront une lumière considérable au comité sur les conditions contre lesquelles nous avons à lutter en Nouvelle-Ecosse et qu'ils expliqueront abondamment pourquoi le parti conservateur a eu une représentation comparativement petite dans cette province pendant plusieurs années.

M. LANCASTER: Qui a révoqué cet homme?

M. RHODES: L'honorable député de Westmoreland qui était alors ministre des Chemins de fer et des Canaux. Un autre argument extraordinaire a été présenté par l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux. Il a fait un effort considérable pendant plus de vingt minutes pour montrer que tous les employés qui avaient fait des versements à ce fonds de prévoyance étaient des participants et soit que l'on procède individuellement à leur égard par voie de renvoi ou non, qu'ils étaient intéressés dans le fonds commun et que par conséquent toute tentative de les renvoyer serait une injustice. En réalité c'est le contraire qui se produit. Si vous renvoyez la moitié des hommes qui ont participé au fonds, il n'en resterait plus que la moitié pour y participer, par conséquent il y aurait deux fois autant d'argent pour ceux qui resteraient. Je ne vois pas, quant à moi, quelle est la force de l'argument de l'honorable député.

Dans ma propre circonscription, il est venu à ma connaissance quelques autres cas auxquels M. Duchemin a été mêlé. Je me suis donné personnellement la peine de m'informer comment on s'était conduit dans ce cas. Les hommes intéressés ont eu la présence du chef de leur organisation, afin de voir qu'ils fussent traités avec équité; des témoins ont été entendus au nom du défendeur et dans chaque cas ce dernier a pu rendre son témoignage. J'ai vu une copie des témoignages dans ces cas et je ne crois pas qu'on accorderait un jugement plus équitable et plus juste à n'importe qui devant un tribunal.

M. MACDONALD: Pourquoi ne laissez-vous à personne que vous la possibilité de voir les témoignages.

M. RHODES: L'honorable député peut faire une motion pour obtenir les documents.

M. MACDONALD: Non, nous ne pouvons pas les obtenir.

M. RHODES: Si l'honorable député ne peut pas avoir les documents, prétend-il après la déclaration que j'ai faite que M. Duchemin a conduit inéquitablement ces enquêtes?

M. MACDONALD: Vous vous en apercevrez avant d'aller beaucoup plus loin.

M. RHODES: Je crois que la preuve que j'ai donnée est plus que suffisante pour montrer que l'enquête dans la Nouvelle-Ecosse a été dirigée avec équité et impartialité. J'ai aussi beaucoup d'autres preuves qui ne me sont parvenues qu'aujourd'hui et que je n'ai pas encore eu le temps d'examiner, mais nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet plus tard.

M. MACDONALD: Mon honorable ami (M. Rhodes) s'est plu à tirer de nombreux feux d'artifice et ses critiques passionnées contre les conditions si mauvaises qui existent en Nouvelle-Ecosse nous ont quelque peu amusés. Qui a commencé cette méthode d'introduire la politique dans le chemin de fer intercolonial? Ce sont nos honorables adversaires, à l'époque où les employés publics de l'Intercolonial, sous une administration conservatrice accordaient des permis de circulation à chaque élection générale ou partielle pour le transport gratuit des électeurs. Il n'est pas besoin d'insister là-dessus, car tout le monde le sait.

Mon honorable ami voudrait faire croire à la Chambre et au pays que les conditions d'affaires sont devenues absolument éthérées depuis que les honorables ministres qui siègent sur les bancs du gouvernement sont arrivés au pouvoir, que toute politique a été éliminée, que la direction qu'ils donnent à ce chemin de fer est empreinte d'une belle indépendance de vue et de conduite, que personne n'a été révoqué pour ingérence politique, que personne n'a même été accusé de s'être occupé de politique, mais que depuis l'inauguration de cette administration si relevée, toutes ces difficultés ont disparu. Tout ce que je puis dire, c'est que j'admire l'assurance avec laquelle mon honorable ami peut prendre la parole devant ce comité pour faire une déclaration aussi étonnante et aussi ridicule. Quant à la preuve qu'il nous a donnée de la grande équité de M. Duchemin et quant à la lettre qu'il a lue et qu'il a dit que j'avais écrite, comme preuve au sujet de quoique ce soit à propos de M. Duchemin ou de moi-même, il n'y a aucun avocat dans cette Chambre qui ajouterait la moindre croyance ou qui reconnaîtrait le moindre poids à un tel témoignage. Quant je vous dirai que cette lettre a été volée dans la maison de M. McCullough, pour créer l'impression que M. Ross avait fait quelque chose de mal et a été produite devant M. Duchemin, vous aurez quelque idée de la bonne méthode avec laquelle ces enquêtes de M. Duchemin ont été dirigées.

M. RHODES: Vous ne dites pas que M. Duchemin a dérobé cette lettre?

M. RHODES.

M. MACDONALD: M. Duchemin a su que l'accusation avait été portée que la lettre avait été volée et il a su aussi qu'en lisant la langue anglaise de n'importe quelle manière ou en lui donnant toute interprétation imaginable on ne pouvait rien extraire de cette lettre qui n'autorisait aucune allégation contre M. Ross.

Mais, comment cette discussion a-t-elle pris naissance et pourquoi toute cette effusion flamboyante de la part de mon honorable ami? Je me suis levé pour demander au ministre des Chemins de fer s'il voulait oui ou non déposer devant le comité les témoignages recueillis par ce grand juriste M. Duchemin, dans chacun des cas en particulier. J'ai reconnu franchement le droit du ministre de révoquer les employés pour cause d'ingérence politique quand il existait des motifs plausibles et je n'ai jamais soulevé moi-même cette question en Chambre. Ce que j'ai dit, c'est que les employés de l'Intercolonial qui avaient contribué au fonds de prévoyance avaient des droits acquis d'un caractère financier qui étaient supérieurs à la simple question de détenir un emploi et que le ministre ne devait pas supprimer ces droits acquis sans être en possession de témoignages donnés sous serment et d'une nature telle qu'ils permettraient à un juge, dans un cas semblable, si les employés appartenaient à une compagnie, de se prononcer d'une manière ou de l'autre sur cette question. J'ai dit que le ministre n'avait pas déposé, l'année précédente d'après l'ordre du Parlement les témoignages recueillis par M. Duchemin.

M. COCHRANE: J'ai déposé tous les témoignages que j'avais.

M. MACDONALD: Je ne reproche pas au ministre de n'avoir pas déposé ce qu'il avait, mais je prétends que le ministre aurait dû obliger ce M. Duchemin a déposer les témoignages et non sa déclaration. La difficulté qui s'est produite dans mon comté à propos de M. Duchemin, a été que le lundi soir, un constable ou quelque autre employé arrivait avec un avertissement adressé à un malheureux chef d'équipe ou à un autre individu, l'enjoignant de comparaître devant M. Duchemin, dans une ville. . .

M. RHODES: Avez-vous connaissance d'un cas, dans votre comté ou dans quelque autre comté où un ajournement demandé par l'accusé n'ait pas été accordé?

M. MACDONALD: Relativement aux employés qui ont été révoqués dans mon comté, je puis dire à mon honorable ami que jamais M. Duchemin n'a tenu une enquête quand j'étais disponible. S'il avait donné un avis suffisant à la personne accusée pour lui laisser le temps de communiquer avec moi, je me serais rendu à

l'enquête. Mais je sais par la déclaration d'hommes sur lesquels je peux compter en toute sécurité, qu'il a refusé de leur accorder du délai pour leur permettre de communiquer avec un avocat et a donné un avis si bref de sa présence qu'il a été impossible à l'accusé de communiquer avec quelqu'un qui aurait pu le défendre convenablement.

M. RHODES: Je pense que l'honorable député veut être absolument juste. Je suis certain qu'il me permettra de dire qu'après les renseignements que j'ai pris, je puis certifier que dans aucun cas un ajournement a été refusé quand il a été demandé.

M. MACDONALD: Mon honorable ami, avec les moyens dont il dispose pour avoir des renseignements, ne peut certainement pas embrasser tous les faits et méfaits de ce M. Duchemin. Il aurait une tâche trop lourde à accomplir avec le temps dont il dispose et je suis certain que ses renseignements, bien que je sois tenu de les accepter comme étant absolument exacts, ainsi qu'il le déclare, n'ont pas pu être assez complets pour lui permettre de parler de ce qui s'est fait dans chacun des cas. Je déclare, en m'appuyant sur l'autorité d'hommes dont la réputation ne peut pas être mise en doute, que ces hommes ont reçu avis de comparaître en moins de vingt-quatre heures et qu'il leur a été impossible de communiquer avec un avocat ou avec des personnes qui auraient pu comparaître pour eux et qu'on a refusé un ajournement demandé en vue de leur permettre d'obtenir un avocat. Je tiens à attirer sur ce fait l'attention du ministre et celle du comité. J'ai dit auparavant au ministre que s'il s'emparait des droits acquis d'un employé à un fonds, il ne devrait procéder qu'après des témoignages donnés en conformité de la loi et devant former dans son département un dossier qui devrait être tenu à la disposition du Parlement afin de justifier sa conduite. C'est le principe que pour ma part je soutiens et qu'on ne peut nier. Aussi j'ai le droit de demander, avant l'adoption par la Chambre du bill qui modifie d'une façon quelconque la loi, et afin de donner à la Chambre la possibilité d'examiner quels autres amendements pourraient être proposés, que nous ayons connaissance des cas et des témoignages sur lesquels reposent ces cas à propos desquels le ministre s'est emparé des droits acquis dans un fonds de prévoyance par des employés de l'Intercolonial.

M. McLEAN (Queen) (I. P.-E.): Quand le parti libéral est arrivé au pouvoir en 1896, il y avait dans les statuts une loi établissant un fonds de prévoyance pour les employés de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Une certaine retenue était effectuée sur les salaires mensuels. A cette époque, des révocations en masse ont été faites sans aucune enquête et les employés n'ont jamais reçu aucune parcelle de l'argent qui était entre les mains du gouvernement au moment où ils ont été renvoyés du service. Depuis 1911, j'ai reçu un grand nombre de lettres de ces hommes qui réclament le remboursement de l'argent retenu en leur nom par le gouvernement. Je voudrais demander au ministre des Chemins de fer de modifier cette résolution en vue de la rendre applicable à ceux qui ont été destitués sommairement sans enquête, en 1896 et 1897, et de pourvoir à ce que l'argent, qui est maintenant et qui était alors en la possession du gouvernement, soit remis à ces hommes.

Il n'est pas juste que ceux qui ont été destitués sommairement et sans enquête en 1896 et en 1897 ne soient pas dans la même position que ceux qui ont été destitués en 1912. Dans l'île du Prince-Edouard, en 1896, un grand nombre de cantonniers ont été destitués sans enquête; le sous-ministre des Chemins de fer a tout simplement écrit au surintendant du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard de congédier ces employés; ces destitutions ont été faites sur les dénonciations de quelques personnes sans reponsabilité. Permettez-moi de donner lecture d'une de ces lettres:

J'accuse réception de votre lettre du 13 août, et je tiens à vous faire savoir que les noms des journaliers qui seront employés sur les sections 5 et 8 vous seront fournis par M. John F. Whear qui vous fournira aussi le nom d'un troisième journalier, sur chaque section, au cas où ses services seraient requis.

Quant aux cantonniers du comté de King, j'ai reçu des plaintes concernant ceux qui sont employés sur les sections 2 et 3 de l'embranchement de Georgetown, sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. J'ai tout lieu de croire que les accusations sont bien fondées et que ces cantonniers ne peuvent pas être maintenus dans leur présente position.

De pareils procédés seraient-ils possibles aujourd'hui? Si le représentant d'une division électorale de l'est du Canada allait dire au ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) qu'il a lieu de croire qu'un employé a pris une part active à l'élection, le ministre lui dirait tout simplement: "Déposez votre plainte; elle sera communiquée au commissaire enquêteur et si l'accusation est fondée, cet employé sera destitué; si elle n'est pas fondée. il gardera sa place." C'est ainsi que le ministre lui répondrait et c'est ainsi qu'il a invariablement répondu, depuis qu'il est entré dans le cabinet.

(Lisant):

Les cantonniers actuels sur la section 3 sont: P. H. Mooney, Francis McAree et John H. Bradley.

Je désire qu'ils soient remployés par John P. Bradley, Ste-Thérèse; Patrick Mooney de Peake's Station et Philippe Maher de la même localité.

Ces employés dont je demande la destitution sont des partisans outrés et se sont conduits comme tels, le jour de l'élection; leur conduite a été telle qu'il n'est pas possible de leur conserver leur emploi.

D'où lui venaient ces renseignements? Avait-on tenu une enquête et entendu des dépositions sous serment? Non; comme je l'ai dit, le sous-ministre n'avait autre chose entre les mains que les dénonciations de quelques électeurs sans responsabilité.

(Lisant):

Pour la section 2, je soumets les noms de Frank McCormick, de Cardigan; Peter McLeod, de Lorne Valley et de Peter Goodwin, de Baldwin Station.

Bien à vous,

(Signé) Le sous-ministre intérimaire des Chemins de fer.

Dans cette affaire, il ne faut pas dire noir dans un cas et blanc dans l'autre. Ces réclamations devraient être payées si elles sont légitimes. Je n'ai pas le moindre doute—je crois qu'il serait facile d'en faire la preuve—que le Gouvernement a aujourd'hui entre les mains des milliers de dollars versés par ces employés qui ont été destitués sans enquête, comme le démontre la lettre que je viens de citer. Je demande donc au ministre de modifier cette résolution de manière à ce qu'elle s'applique aux employés conservateurs, destitués sans raison en 1896. Il ne serait que juste de rendre à ces employés l'argent qu'ils ont péniblement gagné. Cet argent était à eux, mais le Gouvernement l'a retenu comme contribution à un fonds de secours mutuel. Il n'y a aucune raison pour que ces employés ne soient pas mis sur le même pied que ceux qui ont été destitués pour avoir pris une part active aux élections de 1912.

M. CHISHOLM (Antigonish): Quand l'honorable député de Cumberland (M. Rhodes) s'est tourné de mon côté dans une pose théâtrale et m'a menacé de me faire subir un interrogatoire, pour prouver que j'avais donné un certificat de bonne conduite à M. Duchemin, je me suis senti un peu mal à l'aise. J'ignorais ce qu'il tenait en réserve, mais ce ne pouvait être que quelque chose de très important.

M. RHODES: Je vous réserve d'autres surprises encore.

M. CHISHOLM: Mon honorable ami nous a enfin communiqué le document sur lequel il s'appuie pour dire que j'ai rendu témoignage à l'indépendance, l'impartialité et l'honnêteté du commissaire-enquêteur Duchemin. Ce document est une lettre écrite par M. Murray. Or, ce M. Murray est un fonctionnaire du Gouvernement.

Quelques DEPUTES: Pas du tout.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je crois qu'il est employé dans les cours du chemin de fer à Truro.

M. McLEAN (Queen).

Quelques DEPUTES: Non.

M. CHISHOLM (Antigonish): C'est le renseignement qui m'a été fourni. Dans tous les cas, s'il n'est pas à l'emploi du Gouvernement c'est un conservateur outré. Il dit dans sa lettre que je me suis déclaré satisfait de la manière dont M. Duchemin conduisait l'enquête. Permettez-moi de dire que je ne crois pas avoir jamais fait un pareil aveu. Je ne prétends pas que M. Murray ait dit, de propos délibéré, une chose fausse, mais s'il a compris que je disais quelque chose comportant le sens des paroles qu'il m'attribue, je suis certain qu'il fait erreur. Je n'en ai pas le moindre doute, car je n'aurais pas dit la vérité en émettant une opinion semblable, sur la conduite de M. Duchemin que j'ai suivie de très près, pour les raisons mentionnées dans les lettres que j'ai écrites à ce sujet. Quelques jours après l'enquête, j'écrivais comme suit à M. Lowe:

M. A. B. Lowe,
Président de la Fraternité Internationale des Cantonniers, Saint-Louis, Miss.

Cher M. Lowe,—Je désire appeler votre attention sur la manière injuste avec laquelle ont été traités certains cantonniers de l'Intercolonial dans ce comté. On a tenu une enquête qui, à en juger par les résultats, n'a été qu'une moquerie. J'ai assisté à l'enquête tenue par M. Duchemin à Pomquet. William Landry, contremaître de section et Charles Landry, cantonnier, étaient accusés d'avoir pris une part active à l'élection. J'ai entendu les dépositions et on n'a pas trouvé l'ombre d'une preuve pour établir le culpabilité des accusés. D'après les témoignages entendus ce jour-là, il est impossible de dire à quel parti politique ils appartiennent ni quel rôle ils ont joué dans l'élection.

La Fraternité a le droit d'exiger que lorsqu'une enquête est instituée, les accusés soient jugés d'après les faits revélés à cette enquête. C'est une criante injustice envers votre association que de destituer les employés sur des preuves comme celles recueillies à Pomquet.

S'il faut que ceux qui désirent prendre la place des employés destitués soient récompensés des services qu'ils ont rendus à leur parti, pourquoi les autorités du chemin de fer ne font-elles pas le partage des dépouilles, sans ce simulacre de respect pour les exigences de la Fraternité. Il reste maintenant à savoir si la Fraternité est en état de protéger ses membres de manière à justifier son existence.

A titre de représentant de comté à Ottawa, je me constitue le défenseur de ces employés et je proteste contre ce simulacre d'enquête, instituée par le commissaire Duchemin et dont se sert le ministre des Chemins de fer pour opérer les destitutions.

Je ne vois rien dans cette lettre qui indique une grande admiration pour la conduite ou l'impartialité de M. Duchemin. Mais en voici une autre, adressée à M. Murray lui-même. Et si jamais j'ai exprimé des sentiments comme ceux que M. Murray me prête, cette lettre serait le comble de l'inconséquence. En voici le texte:

C'est simplement honteux de voir comment les cantonniers de l'Intercolonial, dont les places sont convoitées par des hommes qui ne les valent pas, ont été traités.

La lettre parle ensuite de certains cantonniers, en particulier, mais les honorables députés de la droite préfèreront sans doute que je n'entre pas dans ces détails aujourd'hui et que je m'en tienne aux passages de la lettre qui concernent la conduite de M. Duchemin. A propos de l'enquête dans le cas de M. William Fougère, j'écrivais:

William R. Fougère est le dernier homme qu'on pourrait appeler un partisan politique outré. Je le connais personnellement depuis des années et jamais on ne l'a vu prendre une part active aux élections. Il a cependant été destitué et M. Duchemin, en l'absence de toute preuve, invoque la déposition décousue et reéllement anodine d'une jeune fille de Pomquet. L'histoire racontée par cette jeune fille plutôt faible d'esprit ne contient aucune preuve pour motiver le rapport erroné de M. Duchemin. Pourquoi imposer au pays les frais et, aux accusés, les ennuis, d'une enquête, si cette enquête ne doit pas être faite honnêtement et si les rapports des commissaires ne doivent pas être basés sur les faits revélés à cette enquête? Les enquêtes qu'on a tenues dans cette partie du pays sont une véritable insulte à l'intelligence des cantonniers. C'est sortir de la question que de dire qu'aucune injustice n'a été commise, puisque les accusés sont tous coupables et qu'il est bien connu dans les localités qu'ils habitent, qu'ils ont perdu le droit d'invoquer la protection de la Fraternité. Supposons que les choses soient telles qu'on les représente; dans ce cas, les employés devraient être destitués sans enquête et les hommes au pouvoir devraient prendre la responsabilité de ces destitutions. Mais lorsqu'on ordonne une enquête, la décision du commissaire-enquêteur devrait être strictement basée sur les preuves recueillies à cette enquête, sans tenir compte des influences extérieures.

Je fais ces citations pour démontrer que M. Murray est dans une complète erreur lorsqu'il prétend que je me suis déclaré satisfait de la manière dont M. Duchemin a conduit ces enquêtes. Je répète que je ne me rappelle pas avoir prononcé les paroles qu'il m'attribue; je ne crois pas les avoir prononcées et les extraits que je viens de citer me confirment davantage dans cette opinion. J'ai suivi de près la conduite de M. Duchemin et je dois dire qu'elle n'avait rien de la dignité et de l'impartialité qu'on s'attend à rencontrer dans ces circonstances.

J'ai assisté à l'enquête tenue à Pomquet. Je m'attendais à ce qu'on ne m'y permît pas de prendre part à l'enquête, parce que j'avais été renseigné sur la manière de procéder de M. Duchemin et que je savais comment il avait conduit une enquête à Tracadie.

L'honorable député de Cumberland (M. Rhodes) a demandé à l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) s'il savait que dans certains cas on n'avait pas donné d'avis suffisant. Je lui en citerai un: celui d'Afton où l'accusé était un nommé John McDonnell. Cette enquête fut faite par M. Duchemin en l'absence de l'accusé. Dans un autre cas, celui de M. Hubert Myatte, de Tracadie. M. Duchemin télégraphia d'Antigonish au chef de gare pour lui dire d'envoyer un cantonnier avertir M. Myatte de se tenir prêt pour l'arrivée du train. Le train arriva en gare cinq ou dix minutes après que M. Myatte eût été averti et, naturellement, il n'avait pas eu le temps de préparer sa défense.

M. RHODES: A-t-on demandé la remise de l'enquête, et cette demande a-t-elle été refusée?

M. CHISHOLM: Je n'en sais rien; je n'étais pas présent. La loi concernant les enquêtes, ainsi qu'amendée à la dernière session, dit:

Un avis raisonnable et suffisant devra être donné pour que l'accusé puisse se préparer pour se défendre lui-même ou par l'entremise d'un avocat.

On voit par là que les accusés ont droit de retenir les services d'un avocat. Dans le cas que je viens de citer, l'avis n'a été donné que cinq ou dix minutes avant l'arrivée du commissaire et comment l'accusé pouvait-il retenir les services d'un avocat?

M. LANCASTER: Si dans le cas que l'honorable député vient de citer, l'accusé n'a pas demandé la remise de l'enquête pour avoir le temps de préparer sa défense, n'est-ce pas une preuve de sa culpabilité? Cela n'indique-t-il pas que l'accusé considérait qu'il était inutile de perdre son temps?

M. CHISHOLM (Antigonish): Il n'avait pas d'avocat pour le conseiller. Je reproche à M. Duchemin la manière dont il conduisait ses enquêtes. Il aurait dû donner un avis suffisant à l'accusé, pour que ce dernier eût le temps de consulter un avocat.

A l'enquête de Pomquet, tenue à la fin du mois de mai dernier, on m'a refusé le droit d'interroger les témoins. Le commissaire Duchemin ne voulait pas d'avocats à ces enquêtes et je crois qu'il ajouta qu'il n'avait permis aux avocats d'intervenir que lorsqu'il s'agissait de plaintes portées contre des employés du département de la Marine et des Pêcheries.

M. RHODES: Je n'ai aucun doute que l'honorable député d'Antigonish ne cherche que la justice et je lui demanderai si M. Duchemin n'a pas déclaré qu'il avait refusé l'intervention des avocats dans toutes les causes, vu que cela tendait à prolon-

ger les enquêtes, mais que mon honorable ami était libre de prendre un siège à côté de l'accusé et de lui suggérer toutes les questions qu'il désirerait poser aux témoins.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je ne me rappelle pas au juste les paroles dont M. Duchemin s'est servi, mais je veux être juste et s'il a réellement dit ce qu'on vient de lui attribuer, je consens à ce qu'il en ait le bénéfice. Quoi qu'il en soit, il a positivement refusé de me permettre de représenter l'accusé et de faire subir un contre-interrogatoire aux témoins. Il savait que j'étais venu expressément dans ce but et il déclara formellement que je ne pourrais pas interroger les témoins. Il a peut-être ajouté que je pourrais souffler quelques conseils à l'oreille de mon client, mais comme il n'était pas en son pouvoir de m'enlever ce privilège, je ne me suis pas montré très reconnaissant. L'honorable député de Cumberland peut difficilement faire un héros de M. Duchemin parce que celui-ci ne m'aurait pas empêché de dire quelques mots à l'oreille de mon client.

Je signalerai à l'attention du ministre des Chemins de fer l'amendement apporté, l'an dernier, à la loi concernant les enquêtes. Le chapitre 28 des Statuts du Canada de 1912 amende le chapitre 104 du statut revisé de 1906, par l'addition des articles 11, 12 et 13. Le commissaire, qu'il soit nommé sous l'empire de la première partie ou de la deuxième partie de ladite loi, peut autoriser un avocat à comparaître et devra permettre à toute personne contre laquelle une accusation est portée, de se faire représenter par un avocat. A l'article 13, il est dit qu'un avis suffisant de la plainte devra être donné au prévenu; qu'il devra avoir toute la latitude nécessaire pour se défendre en personne ou se faire représenter par un avocat. Le commissaire Duchemin, en conduisant ces enquêtes, a ouvertement violé la loi en vertu de laquelle il était sensé agir. L'autre jour, le ministre des Chemins de fer nous a dit que des instructions avaient été données aux commissaires sur la manière de conduire ces enquêtes, et je suppose que M. Duchemin, comme tous les autres commissaires, a été informé d'avoir à se conformer à la loi. M. Duchemin est avocat et il doit connaître les dispositions de la loi que je viens de citer. Mon honorable ami prétend que ce commissaire possédait une compétence exceptionnelle, vu que c'est un membre du barreau, mais je connais des avocats qui ne sont pas sans reproches. Je dois dire, cependant, que la conduite de M. Duchemin n'a pas été celle qu'on était en droit d'attendre d'un avocat équitable et consciencieux et encore moins d'un juge. Jamais je n'ai vu un juge afficher un pareil parti pris, une pareille détermination d'arriver au but visé; il paraissait convaincu que sa mission consistait à faire disparaître ceux qui comparaissaient devant lui pour donner leurs places à ceux qui les convoitaient. Le pays ne doit rien à M. Duchemin, mais le parti conservateur lui doit peut-être beaucoup et si les ministres ont besoin d'un homme prêt à tout faire pour l'exécution de leurs desseins, ils le trouveront en s'adressant à M. Duchemin.

J'ai aussi assisté à l'enquête d'Arisaig où des accusations avaient été portées contre le sous-percepteur des Douanes et contre l'agent du département des Pêcheries. Je me suis rendu à l'enquête à la demande des accusés sachant que le commissaire Duchemin ne me permettrait pas de prendre part à l'enquête. J'ai fait vingt-six ou vingt-huit milles en voiture, pour être présent et j'ai averti M. Duchemin que je désirais représenter ces accusés à l'enquête. Il m'informa très poliment qu'il ne permettait pas aux avocats d'intervenir dans ces enquêtes; que la poursuite n'employait pas d'avocats et qu'elle ne permettait pas aux accusés d'en employer. C'est à Arisaig, et non à Pomquet, que M. Duchemin me dit: "Si vous le désirez, vous pourrez prendre un siège au côté de vos clients et leur suggérer les questions qu'ils devront poser aux témoins". A Pomquet, je n'ai assisté à l'enquête que comme simple spectateur, bien que j'aie pris des notes, pendant les dépositions.

M. RHODES: Je ne voudrais pas interrompre mon honorable ami inutilement et veux bien croire qu'il ne recherche que la vérité. J'ai reçu une lettre de M. Duchemin au sujet de cette enquête d'Arisaig. . .

M. MACKENZIE: Cela vous donne-t-il le droit d'interrompre?

M. RHODES: Qui a la parole?

M. CHISHOLM (Antigonish): Je ne m'oppose pas à ce que mon honorable ami me pose une question, mais je voudrais qu'il se borne à cela. Je n'aimerais pas à être interrompu par la lecture d'une lettre, à cette phase de mon discours.

M. RHODES: Je désirais poser une question basée sur des renseignements contenus dans cette lettre, mais comme ce serait peut-être un peu long, si l'honorable député préfère, j'attendrai qu'il ait fini.

M. CHISHOLM: Il est évident que l'honorable député de Cumberland se rendait compte que la conduite de M. Duchemin n'était pas au-dessus de tout soupçon et que sa manière de conduire les enquêtes avait besoin d'être défendue. Quand on produit le témoignage du président du comité exécutif des voies et entretien de Truro, mon honorable ami sait quelle importance il convient de lui attribuer. Si ses renseignements concernant les enquêtes tenues ailleurs ne sont pas plus exacts que ceux qu'l avait concernant les enquêtes de

Pomquet et de Port-au-Bouche, il me permettra de n'en pas faire grand cas.

Je n'assistais pas à l'enquête de Port-au-Bouche, mais je sais, à la suite de renseignements que l'on m'a fournis, que le rôle de M. Duchemin à cette enquête a été celui d'un accusateur et non d'un juge. Pour démontrer que M. Duchemin est un homme impartial, mon honorable ami a cité une lettre qu'il prétend avoir été écrite par le Rév. Père Daniel L. Macdonald, d'Arisaig. Le Père Macdonald ne remerciera pas l'honorable député d'avoir mêlé son nom à cette affaire pour faire excuser la conduite du commissaire Duchemin, car la nature de ces enquêtes et la bassesse des moyens employés par le parti conservateur sont telles que ni le Père Daniel Macdonald ni un tory respectable d'Arisaig ne voudraient prendre la responsabilité de les approuver. J'apprendrais avec peine que ce ministre ou tout autre membre du clergé prissent cette responsabilité.

M. RHODES: Niez-vous l'authenticité de la lettre du Père Macdonald?

M. CHISHOLM (Antigonish): Je ne m'attarderai pas à commenter cette lettre. Les citoyens de cette partie du pays jugeront par eux-mêmes de l'importance qu'il faut attacher à cette défense du commissaire Duchemin.

Le projet de loi que nous étudions en ce moment a pour objet de venir en aide à ceux qui ont été destitués. Je sais qu'à Antigonish il y a eu un véritable massacre; dans tout le comté, le département des Chemins de fer a opéré d'innombrables destitutions.

M. RHODES: Pas du tout.

M. CHISHOLM (Antigonish): On n'a fait d'enquête que dans le cas de Stewart et d'un autre, qui a été exonéré. Je n'en connais que deux qui ont subi une enquête et n'ont pas été destitués. Dans le comté d'Antigonish, il y a sept sections du chemin de fer. La première, celle de l'est, est à Port-au-Bouche. Deux cantonniers y ont été destitués. Le personnel d'une section se compose généralement d'un contremaître et de deux cantonniers. Sur cette section, on a destitué deux ou trois des employés à Port-au-Bouche. Ce sont William R. Fougère et Allan Finney. Il y a ensuite la section de Tracadie où John Girouard a été effectivement congédié. On lui a imposé une tâche tellement fatigante qu'il lui était impossible de la remplir et il a donné sa démission. On l'a obligé à s'en aller et cela équivaut à une destitution.

M. COCHRANE: Sa tâche lui avait-elle été imposée par le département des Chemins de fer ou par les administrateurs du chemin?

M. CHISHOLM: Par les administrateurs.

M. COCHRANE: Ces administrateurs font-ils de la politique?

M. CHISHOLM (Antigonish): Il y avait tout un plan organisé. Cet employé s'était cassé une jambe l'hiver précédent; il boîtait un peu et après une marche prolongée un rhumatisme le faisait beaucoup souffrir. Il habitait à une des extrémités de la section sur laquelle il était contremaître et pouvait ainsi s'acquitter de ses fonctions régulièrement. Mais l'administration l'obligea à se rendre à pied à l'autre extrémité de la section, à un mille et demi ou deux milles plus loin; cette longue marche qu'il devait faire le matin avant de commencer à travailler et le soir après sa journée faite, jointe à son travail de la journée, qu'on lui imposait depuis le 21 septembre, le fatiguait tellement qu'il a donné sa démission. Tout le monde, dans cette localité, sait que c'est par de pareils moyens qu'on a réussi à le faire partir. Hubert Myatte, employé sur la même section, a ausi été congédié. La section après celle de Tracadie, est celle d'Afton, où deux tiers des employés ont été destitués. Ce sont John MacDonell et G. W. Melanson. L'enquête dans le cas de MacDonell a été faite en son absence, et dans le cas de Melanson, on s'est contenté d'une parodie d'enquête. Sur la section suivante, William Landry, Charles Landry et James Armstrong ont tous été renvoyés. James Armstrong travaillait comme cantonnier depuis environ dix-sept ans. Il était maintenant sur le retour de l'âge; il était père d'une nombreuse famille, sans autre moyen de subsistence que son salaire. Il avait toujours été un excellent employé et s'il avait gardé son emploi quelque temps encore, huit mois je crois, il aurait eu droit à une pension. Je considère que cette pension lui est due vu qu'il y a largement contribué à même ses économies. Malgré tout cela, et malgré sa nombreuse famille, on l'a congédié sans miséricorde.

William Fougère, de Port-au-Bouche, dont j'ai déjà parlé, est père de dix-huit enfants, dont le plus jeune est âgé de trois ans, et cet homme dont le salaire était le seul moyen de subsistence, a été congédié, bien qu'il n'y eût absolument rien contre lui. J'ai le rapport fait par M. Duchemin dans son cas, bien que je n'ai pas les dépositions. Je les ai demandées, sans pouvoir les obtenir.

Si le ministre veut bien consulter les dépositions dans le cas de Fougère il constatera qu'on avait pas raison de le destituer. Pour exécuter les ordres qu'il avait reçus de ses maîtres, M. Duchemin va jusqu'à dire qu'il ne faut pas ajouter foi à la déposition faite par l'épouse de Fougère. Le commissaire déclare de plus qu'il ne croit pas la déposition du cantonnier Fougère. Partout où M. Duchemin et M. et madame Fougère sont connus personne n'hésitera à accepter la parole de madame Fougère et de son mari, de préférence à celle de M.

Duchemin. M. Fougère jouit dans cette partie du pays d'une réputation d'honnêteté et de véracité que les insinuations de M. Duchemin ne peuvent pas ternir.

La section suivante est celle d'Antigonish où M. William H. Landry a été destitué. Vient ensuite, Collin MacDonell, de la rivière James, qui a été également congédié. M. Henry Williams a fait aussi l'objet d'une enquête. J'ignore quel a été son sort, mais je sais qu'il ne fait pas et qu'il n'a jamais fait aucune ingérence politique d'aucune sorte.

Par qui a-t-on remplacé ces cantonniers? Est-il étonnant que des accidents se soient produits sur tout le parcours de l'Intercolonial, que le chemin soit mal entretenu et considéré comme dangereux? Si on a agi ailleurs comme dans le comté d'Antigonish, je ne m'étonne pas qu'il en soit ainsi. On a destitué les deux tiers des bons employés pour les remplacer par des incapables et il en résulte que la qualité du chemin en a souffert. Quel cas fait-on du règlement, en opérant ces changements dans le personnel? Le règlement exige qu'aucun homme ne puisse être engagé s'il est âgé de plus de trente-cinq ans, à moins d'avoir déjà été employé sur l'Intercolonial, et dans ce dernier cas, la limite d'âge est de quarante ans. La plupart de ceux qui ont remplacé les anciens cantonniers, dans le comté d'Antigonish, sont âgés de plus de quarante ans, n'ont pas d'expérience, et ont été nommés en violation du règlement en vigueur sur l'Intercolonial. Comment peut-on espérer avoir un bon service quand les règlements sont violés de cette manière? Une pareille conduite ne peut avoir qu'un résultat: La démoralisation du service.

M. COCHRANE: Qu'a-t-on fait en 1896?

M. CHISHOLM (Antigonish): Ce réglement n'était pas en vigueur en 1896.

M. COCHRANE: Les anciens employés ont été congédiés.

M. CHISHOLM (Antigonish): Ceux qui ont remplacé les cantonniers destitués en 1912, ne sont pas ceux qui ont été destitués en 1896. Dans le comté d'Antigonish, on a pris un seul de ceux qui étaient à l'emploi du chemin avant 1896. A une ou deux exceptions près, ce sont tous de nouveaux employés.

M. COCHRANE: En 1896, le Gouvernement a opéré des destitutions en masse et les emplois ont été donnés à de nouveaux venus. L'honorable député se trouve ainsi à condamner la conduite de nos prédécesseurs.

M. CHISHOLM (Antigonish): Pas du tout, car à cette époque, il n'existait pas de fonds de prévoyance.

M. COCHRANE: Je parle, en ce moment, de l'entretien du chemin.

M. CHISHOLM (Antigonish).

M. GRAHAM: C'est la loi concernant le fonds de prévoyance qui détermine à quel âge un homme peut être employé.

M. COCHRANE: L'honorable député n'a pas cité un seul cas.

M. CHISHOLM (Antigonish): Plus des trois quarts de ceux qui ont été remplacés. . .

M. COCHRANE: Je fournirai à l'honorable député l'occasion de prouver cette assertion.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je prouverai jusqu'au dernier mot tout ce que j'ai dit. Je pourrais repasser toute la liste des destitutions dès maintenant, mais cela me prendrait trop de temps.

Laissez-moi maintenant vous parler d'autres renvois. Deux chefs de gare du comté ont été guillotinés.

Le président général du scrutin choisit Joseph Benoit, l'un des habitants les plus intelligents et les plus respectables de cette localité, pour remplir la fonction de président du scrutin dans les deux dernières élections. Le jour du scrutin l'on vit un jeune homme, qui était descendu chez ce président du scrutin, se rendre en voiture du bureau de votation à la gare; il était accompagné de deux personnes qui, elles, prirent le convoi en destination d'Antigonish. On supposa qu'elles étaient inscrites aux listes électorales et l'on ne devait certainement pas faire erreur. L'accusation portée contre Joseph Benoit, c'était que ce jeune homme qui était descendu chez ce président du scrutin, avait attelé sa voiture pour transporter au bureau de votation les deux personnes qu'on désignait. C'était là toute la preuve qu'on pouvait établir d'ingérence politique. On ne réussit pas à prouver que ce jeune homme avait assisté à des assemblées ou à des conventions politiques; qu'il avait cherché à influencer un seul électeur, soit directement, soit indirectement; qu'il s'était enquis auprès d'un seul électeur pour connaître quel serait le vote que celui-ci donnerait, ou pour lui conseiller comment il devrait voter, ou bien pour l'engager à ne pas voter. On n'établit enfin aucune preuve de partisannerie de la part de ce fonctionnaire et, cependant, on le remercia de ses services. On en agit ainsi à l'endroit d'un autre chef de gare; la raison principale qu'on invoquait pour le remercier de ses services, c'était que dans la région où il demeurait on le considérait comme se faisant le partisan actif de son propre frère, il avait le malheur—crime politique impardonnable—d'être le frère du représentant d'Antigonish et, qu'en conséquence, on devait le congédier, bien qu'il eût à son actif d'excellents états de service en qualité de fonctionnaire public possédant toutes les aptitudes voulues et se montrant toujours d'une politesse remarquable

envers toutes les personnes qui se trouvaient en relation avec lui en cette qualité.

Mais quel est donc le principe que les honorables ministres se proposent de suivre à l'endroit de ces employés de l'Etat? Mon honorable ami de Pictou a affirmé que l'honorable ministre des Chemins de fer avait tenu une conduite presque parfaite sous ce rapport, conduite qu'il a mise en contraste avec celle tenue par l'honorable ministre des Postes. J'ai le regret de ne pas entretenir la même opinion que celle que vient d'exprimer l'honorable député, parce que l'honorable ministre des Postes a remercié de leurs services des fonctionnaires sans motif aucun, à tort et à travers; il n'a pas même cherché à s'excuser ou à nous fournir la moindre explication. Dans cette circonstance il a montré plus de courage, certes.

Le PRESIDENT (M. Meighen): Règlement: Je crois que l'honorable député devrait limiter ses observations aux destitutions qui se sont faites au ministère des Chemins de fer.

M. CHISHOLM (Antigonish): C'est précisément ce que je veux faire, mais je tiens à établir un contraste. Je veux signaler à l'honorable ministre des Chemins de fer la façon en laquelle il aurait dû agir vu les circonstances. Il devrait montrer le courage du ministre des Postes et congédier des fonctionnaires sans aucun motif quelconque, afin que tout employé qui a le malheur d'être libéral soit congédié sans merci. Voilà le principe qu'observe l'honorable ministre des Postes. Je crois que l'honorable ministre des Chemins de fer ignorait la nature des cas que je viens d'énumérer. J'ajouterai—car c'est ma conviction—qu'il était prêt à agir honnêtement dans cette affaire, mais qu'il s'en est laissé imposer par le commissaire Duchemin, cela ne fait aucun doute. Cet homme a reçu de gaieté de cœur ses instructions des comités chargés de la distribution des faveurs politiques dans les différents comtés où il s'est rendu. Dans la division électorale que j'ai l'honneur de représenter, la distribution des faveurs ministérielles s'est opérée d'une façon très étrange, certes. Le candidat battu n'a pas eu son mot à dire en tout cela. On l'a mis de côté. C'était un homme dont l'honorabilité était connue; son esprit de justice et d'équité était apprécié de tous; c'était le plus tory des tories dont la foi en son parti n'avait jamais été prise en défaut; il avait rendu des services inappréciables à ses amis politiques, mais tout cela en pure perte, puisque les cultivateurs n'ont pas semblé lui tenir compte de son dévouement. On le relégua dans l'ombre et on le remplaça par un homme de paille; un comité fut nommé qui indiqua à M. Duchemin comment il devait poursuivre son enquête. J'ai demandé le dépôt de la preuve se rattachant aux cas dont j'ai parlé et je me propose de revenir à une phase ultérieure de la session sur cette question de destitutions. En attendant, je tiens à signaler à l'honorable ministre des Chemins de fer qu'avant 1896 il n'existait pas de fonds de secours. Les fraternités de la nature de celle qui nous occupe n'avaient pas d'état civil, du moins dans la partie du pays que j'habite, mais après 1896, après ces renvois dont a parlé mon honorable ami (M. Rhodes), les intéressés s'organisèrent et se formèrent en association; ils obligèrent le ministère des Chemins de fer d'accepter certaines conditions qui devaient servir de guide aux employés de cette voie ferrée. Qu'on me permette de rappeler qu'avant 1896, si l'on avait congédié des employés, il n'existait pas de règlement de cette voie ferrée qui exigeait une enquête.

M. COCHRANE: Il n'en existe pas aujourd'hui.

M. CHISHOLM (Antigonish): D'après les règlements de la Fraternité, on ne doit congédier un employé sans raison aucune. Cette association est établie dans le but de protéger ses membres et l'on ne suppose pas que le vote donné par un employé en faveur du candidat de tel ou de tel parti, soit une raison suffisante pour qu'on le congédie. La Fraternité doit protéger ses membres contre tout traitement injuste ou tyrannique.

M. LANCASTER: Mais la Fraternité ne se plaint pas.

M. CHISHOLM (Antigonish): Ceux qu'on a ainsi remerciés de leurs services faisaient partie de cette fraternité et cette dernière a fait entendre des plaintes dans cette occasion. Elle déplore qu'elle n'ait pu réussir à faire réintégrer ses membres dans les fonctions qu'ils remplissaient auparavant. La raison de cet insuccès, raison que M. Low m'indique dans la lettre qu'il m'a adressée, ne peut subsister étant données les circonstances présentes. L'état de choses diffère entièrement de celui qui existait avant 1896. Ces règles et règlements de la Fraternité n'avaient pas été arrêtés avant que M. Blair n'eût pris la direction du ministère des Chemins de fer; c'est sous son administration que ces règlements furent établis. Les cantonniers qu'on a congédiés avaient des droits acquis; ils avaient contribué au fonds de l'association et l'on ne devait pas les priver, sans juste cause, du droit de partager dans ce fonds. Mais qu'auraient-ils pu faire? Ils avaient les mains liées; ils n'avaient pas même le droit d'en appeler à un tribunal supérieur.

Voyons comment M. Duchemin excuse ces renvois d'office: il dit que les accusés ne se

sont pas présentés pour établir leur innocence. A-t-on jamais entendu dire dans un pays qui jouit de l'avantage des institutions britanniques qu'un accusé devait, pour établir son innocence, rendre témoignage à l'origine même de la difficulté à laquelle il doit faire face? Le véritable moment n'est-il pas arrivé de le forcer d'en agir ainsi quand une preuve quelconque a été établie contre lui? Si l'honorable ministre des Chemins de fer voulait se donner le mal de lire la preuve établie lors des enquêtes conduites par M. Duchemin, il constaterait que dans au moins la moitié des cas la preuve ne peut excuser ces congés définitifs dont ces fonctionnaires ont été les victimes. M. Duchemin reconnaît lui-même le fait; le seul motif qu'il allègue pour excuser les recommandations qu'il fait c'est que les accusés ont eu l'occasion de se faire entendre à l'enquête, mais qu'ils n'ont pas voulu profiter de cet avantage. J'ai été étonné d'entendre mon honorable ami (M. Rhodes) dire que, parce qu'un homme n'entre pas dans la boîte au témoin, on doit le supposer coupable. Voilà une doctrine qu'on n'a jamais énoncée dans une cour de justice britannique et qui ne devrait être tolérée dans aucun pays qui se prévaut des bénéfices que confèrent les institutions britanniques.

M. G. W. KYTE (Richmond) (N.-E.): On a discuté cet après-midi la façon en laquelle M. Duchemin a tenu ses enquêtes dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse. Il m'est arrivé d'assister à une enquête tenue dans la ville de Saint-Pierre; je vais raconter brièvement ce qui s'est passé alors. Le fonctionnaire dont la conduite faisait le sujet de l'enquête pouvait difficilement se défendre lui-même ou poser aux témoins des questions qui auraient pu faire connaître des faits exacts. Dès l'ouverture de l'enquête, j'ai informé M. Duchemin que j'étais là dans le but de représenter l'accusé.

M. DAVIDSON: Quel est le cas dont l'honorable député veut parler?

M. KYTE: Celui d'un nommé McLeod.

M. DAVIDSON: Où demeure-t-il?

M. KYTE: A Lewis Cove Road. M. Duchemin me dit: "Je ne puis vous permettre de prendre part à cette enquête." Ce à quoi je répondis: "La loi des enquêtes stipule que l'accusé peut être représenté par son avocat." Ce à quoi il répliqua: "Taisez-vous." Telle fut la réponse de cet éminent juriste qu'on avait choisi pour mener à bonne fin ces enquêtes judiciaires. Un peu plus tard, je lui fis observer qu'il ne prenait pas note de la preuve qui était de nature à faire disparaître tout soupçon d'ingérence politique de la part de l'accusé. Il dit: "Si vous ne vous tenez pas tranquille, nous devrons vous expulser de la salle." Plus tard encore j'osai donner à entendre que l'accusé ne recevait pas toute la justice qui lui était due; mais alors cet homme marcha sur le fonctionnaire dont on faisait le procès et lui dit: "Prenez garde, car si c'est vous qui avez fait venir ce nommé Kyte, ce sera tant pis pour vous", laissant entendre très clairement que l'unique chance qu'avait l'accusé d'échapper à la vengeance du commissaire, c'était que son avocat se tînt strictement tranquille et n'intervînt pas dans les procédures.

M. DAVIDSON: Je comprenais qu'il s'agissait d'un des fonctionnaires des Postes et que cela ne relevait aucunement du ministère des Chemins de fer et Canaux.

M. KYTE: Nous discutons la façon dont M. Duchemin a conduit ces enquêtes. J'en arrive maintenant au cas d'un fonctionnaire du ministère des Chemins de fer et Canaux. M. Angus McAskill, éclusier du canal St-Pierre, reçut au mois d'avril dernier l'ordre de comparaître devant M. Duchemin. Je n'ai pas assisté à cette enquête, mais je connais quelqu'un qui a suivi toutes les procédures et qui a pris note des témoignages entendus. M. Askill réside dans la maison que le ministère met à l'usage de l'éclusier. Il a un fils médecin qui exerce sa profession à Saint-Pierre; un autre de ses fils, Frank, demeure dans la maison que le ministère met à l'usage de son père.

Au cours du mois de mai 1911, le docteur Bissett, l'associé professionnel du docteur McAskill, a rencontré un nommé Georges Murphy qui lui dit qu'on détenait ses habits à Sydney, parcequ'il n'avait pas d'argent pour payer le coût de sa pension. Il demanda au docteur Bissett s'il n'aurait pas l'obligeance de lui prêter $4, ce qui lui permettrait de dégager ses habits. Le docteur Bissett lui dit qu'il n'avait pas dans le moment la somme d'argent nécessaire, mais qu'il se la procurerait bientôt. Murphy se rendit au bureau du docteur Bissett. Ce dernier était absent, mais le docteur McAskill s'y trouvait et Murphy lui répéta ce que le docteur Bissett lui avait dit. Le docteur McAskill déclara alors: Je n'ai pas sur moi la somme nécessaire, mais je vais vous remtttre un mot que j'adresse à mon frère qui, lui, vous procurera l'argent dont vous avez besoin. Murphy prit le billet et se rendit chez M. McAskill; il entra dans le bureau de l'éclusier à qui il remit le billet adressé à M. McAskill et que l'éclusier passa à son fils. Celui-ci pénétra dans la chambre de son frère d'où il rapporta une enveloppe contenant $3.50 que McAskill passa au jeune Murphy qui prit congé alors. Voilà tous les faits qui ont été établis au cours de cette enquête. M. Duchemin demanda à M. McAskill quelle attitude il avait tenue au cours de l'élection et voici ce qui s'est dit alors:

Angus McAskill, étant dûment assermenté, dit:

J'ai été nommé éclusier le 4 octobre 1910. Je n'avais jamais été auparavant employé de l'Etat. Je n'ai pris de part active à aucune élection depuis ma nomination. A l'élection de 1908, je remplissais la fonction de président du scrutin au bureau de votation de Saint-Pierre, mais je n'étais pas agent d'élection.

C'est seulement en 1909 que M. McAskill fut nommé éclusier.

Je n'ai pas exhibé de copie de ce prétendu pamphlet orangiste de 1908. Je n'ai jamais vu une seule copie de cet écrit, non plus que d'autres semblables dont on se serait servi en 1908. Je n'ai pas cherché à engager George Stone à voter en faveur des libéraux. Il était un des préposés au pont. Je ne lui ai pas demandé d'obtenir de son fils Jonas qu'il votât pour le candidat que nous appuyions. Je ne lui ai pas dit que s'il ne réussissait pas à convaincre son fils Jonas qu'il fallait agir de la façon indiquée, lui, le père, serait remercié de ses services en qualité de préposé au pont.

Je n'ai pas cherché à influencer George Murphy au cours de la dernière élection locale. Mon fils est médecin. Il avait quelque argent dans une malle qu'il gardait dans une des chambres de l'étage supérieur de ma maison et il m'a demandé de le remettre à George Murphy. Je crois que cela se passait avant l'élection en question. J'ouvris la malle, j'y trouvai $3 que je remis à Murphy, au bureau de l'écluse. J'ignore l'usage qu'on devait faire de cette somme et je ne m'en suis pas enquis auprès de mon fils. Je ne connais pas le fils de la femme du capitaine Michaud, John McDonald. Je n'ai pas été en relations avec lui quant aux brochures orangistes en question. C'est la première fois que j'entends parler de ces écrits—j'ignorais qu'on s'en fût servi au cours de l'élection de 1908.

(Signé), ANGUS McASKILL.

Audience ajournée jusqu'à 11.30 heures de l'avant-midi, le 10 avril 1912.

Appelé, Georges Murphy déclare sous serment ce qui suit:

Je connais Angus McAskill. Je me rappelle qu'il m'a remis lui-même $3.50 au cours de la dernière élection locale.

Je puis dire que M. Duchemin a élucidé le fait qu'il y a eu une élection locale dans la Nouvelle-Ecosse au cours du mois de juin 1911.

C'est son fils, le Dr McAskill, qui m'a remis un mot pour me rendre à cet endroit et recevoir cette somme. L'élection battait son plein. Le docteur Bissett est venu chez moi où il a laissé un mot à mon adresse me disant de me rendre chez le docteur McAskill retirer $4. C'est ce que je fis; je dis au docteur que le docteur Bissett m'avait dit de venir chercher l'argent dont il était question. C'est alors qu'il me remit une note pour son frère. Je revins à l'écluse et je remis la note à Angus McAskill qui me donna l'argent. Je n'ai pas eu à retourner chez le docteur McAskill, car il m'avait payé sur-le-champ.

sa
(Signé) GEORGE x MURPHY.
marque.

Voici maintenant la déclaration de Fred. McAskill:

Fred. McAskill, assermenté, dit: Je suis médecin pratiquant à Saint-Pierre. Au mois de mai dernier—quelques semaines avant l'élection locale—George Murphy est venu me consulter pour une maladie dont il souffrait et il m'annonça que le Dr Bisset l'avait mandé pour lui remettre $4. J'écrivis alors à mon frère Frank l'autorisant à remettre cette somme à Murphy. Au lieu de la remettre à Frank, il la donna à mon père. Plus tard le Dr Bissett me rencontra et me demanda si j'avais remis le $4 à Murphy. Je lui répondis que j'avais payé $3.50 à Murphy et le docteur Bissett me remit ce montant.

(Signé) FRED. McASKILL, M.D.

Je certifie que ce qui précède est une copie véridique et exacte des minutes des témoignages entendus dans le cas d'Angus McAskill, éclusier à Saint-Pierre, N.-E.

(Signé) H. P. DUCHEMIN.
Commissaire-enquêteur.

Sydney, N.-E., le 23 avril 1912.

Voilà la preuve de circonstances telle qu'on l'a établie.

M. DAVIDSON: Dans le cas de M. Mc Leod, le directeur de la poste dont l'honorable député vient de parler, je demanderais si l'on a congédié ce fonctionnaire suivant la recommandation de M. Duchemin?

M. KYTE: Je ne puis dire si on l'a remercié de ses services au cours des quarante-huit dernières heures.

M. DAVIDSON: En vérité, M. Duchemin n'a-t-il pas constaté que ce fonctionnaire ne s'était pas occupé activement de politique?

M. KYTE: Voilà ce que j'ignore.

M. DAVIDSON: C'est un détail très important, certes.

M. KYTE: Cela importe grandement à l'intéressé, car il serait véritablement étrange qu'on l'eût remercié de ses services sans cette preuve qu'on invoque. Voici le rapport de M. Duchemin dans le cas de l'affaire McAskill:

Sydney, N.-E., le 23 avril 1912.

L'hon. M. Frank Cochrane, M.P.,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Canada.

Affaire Angus McAskill, éclusier,
Saint-Pierre, N.-E.

Cher monsieur,—Le 9 courant j'ai tenu une enquête sur les accusations portées contre Angus McAskill, à Saint-Pierre, comté de Richmond.

George Stone, un préposé au pont, au service du gouvernement fédéral, a été entrevu par M. McAskill au cours des dernières élections fédérales; ce dernier lui a demandé en faveur de quel parti son fils, Jonas, allait voter. M. McAskill lui dit: "J'ai cru comprendre que Jonas allait voter contre vous". Cela se passait vers la fin d'août. Le témoin répondit qu'il supposait que Jonas allait voter en faveur du candit que lui, le témoin, appuyait.

George Murphy, un journalier, a reçu $3.50 dans une enveloppe que M. McAskill lui a remise à la fin de l'élection locale dernière. Il avait reçu une lettre du docteur McAskill, l'un des fils de l'accusé, qu'il avait remise au père de ce dernier; celui-ci se procura le montant d'argent indiqué dans cette lettre et le remit au témoin. C'est à la suite d'une promesse faite par le docteur Bissett, l'un des candidats libéraux, quand il s'était rendu chez Murphy pour lui parler d'élection quelques jours auparavant.

M. McAskill admit cela, mais il a dit qu'il ignorait pourquoi on avait avancé cet argent à Murphy. Cet argent était destiné à son fils et il n'a fait que le lui remettre, parce que son fils le lui avait réclamé.

Le fils, le docteur McAskill, a juré qu'il avait donné cet argent par l'entremise de son père, parce que le docteur Bissett lui avait demandé d'en agir ainsi.

Je suis convaincu qu'on a payé ce montant à Murphy pour l'engager à voter en faveur du docteur Bissett; je n'ajoute pas foi à la déclaration de M. McAskill allant à dire qu'il ignorait pourquoi on payait cet argent à Murphy d'une façon aussi mystérieuse et aussi détournée à la veille même de cette élection.

Je vous inclus copie des témoignages donnés à cette enquête.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) H. P. DUCHEMIN,
Commissaire-enquêteur.

M. COCHRANE: L'honorable député aurait-il l'obligeance, avant de reprendre son siège, de nous lire le témoignage des deux individus qui ont été congédiés de ces mêmes fonctions en 1896 et en 1897?

M. KYTE: On n'a pas congédié deux hommes en 1896 ou 1897. Il n'y a eu qu'un seul homme, un éclusier, John D. Matheson, qu'on a remercié de ses services après la preuve établie devant le commissaire qui est aujourd'hui le juge Paterson, de New-Glasgow. La preuve se trouve aux archives du ministère des Chemins de fer et je serai toujours prêt à la discuter si l'honorable ministre veut la déposer sur le bureau. Il est un autre fait significatif qui établit l'esprit de justice et d'équité dont M. Duchemin a donné une preuve si éclatante au cours de cette enquête. La preuve d'après laquelle on a remercié M. McAskill de ses services se rattachait à la remise de $3.50 par son fils à Murphy. Le docteur McAskill et M. Murphy jurent tous deux que peu de temps après Murphy a remis au docteur McAskill $2.50 des $3.50 que ce dernier lui avait fait parvenir; cependant, M. Duchemin supprime cette partie importante de la preuve dans son rapport au ministre. Le seul terrain sur lequel M. Duchemin s'appuie pour porter une accusation contre M. McAskill, c'est que cet argent avait été payé d'une façon aussi détournée dans un but de corrompre certains électeurs, mais en présence de la preuve que l'argent a été remis quelques semaines plus tard, on doit convenir que cette façon d'interpréter les circonstances ne peut subsister un seul instant. Voici une déclaration statutaire de M. le docteur McAskill sur ce point:

Dans la question du renvoi d'office d'Angus McAskill, éclusier au canal Saint-Pierre, pour ingérence politique.

Je, Fred G. McAskill, de Saint-Pierre, comté de Richmond, province de la Nouvelle-Ecosse, déclare solennellement que j'ai été interrogé comme témoin à l'enquête tenue par H. P. Duchemin, commissaire, sur les accusations d'ingérence politique portée contre Angus McAskill, éclusier au canal Saint-Pierre, à Saint-Pierre sus-dit, le (?) jour d'avril 1912; que j'ai déclaré sous serment comme faisant partie de mon témoignage que deux dollars et cinquante cents de trois dollars et cinquante cents donnés à George Murphy, d'après mon ordre, à Frank McAskill, vers le mois de mai dernier 1911, m'ont été remis par ledit George Murphy en septembre 1911; que George Murphy qui fut aussi examiné comme témoin à ladite enquête a également juré qu'il m'avait payé ces deux dollars et cinquante cents en accompte sur les trois dollars et cinquante cents que je lui avais avancés, et qu'il m'a fait tel paiement dans le mois de septembre 1911. Et je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie et ayant la même force et le même effet que si elle était prise sous serment, d'après le statut de la Preuve au Canada.

Pris et déclaré devant moi à Saint-Pierre, dans le comté et dans la paroisse susdits ce seizième jour de novembre 1912.

Angus J. McCuish,
Commissaire des cours Supérieure et de comté dans et pour le comté de Richmond.
(Signé) F. G. McASKILL.

Quelque temps après je rencontrai M. Duchemin à Saint-Pierre; je lui fis observer que son rapport dans l'affaire McAskill était injuste en tant qu'il avait supprimé certains témoignages qui auraient jeté une lumière toute différente sur les circonstances auxquelles il attachait une importance aussi considérable. M. Duchemin m'a avoué qu'il n'avait pas fait au ministre le rapport de cette partie de la preuve, mais il a dit: "Le docteur McAskill a lu lui-même cette preuve après qu'elle eût été prise et, comme il n'y a pas appelé mon attention ni manifesté le désir qu'on la prît par écrit, j'ai cru qu'il ne considérait pas que cela importait grandement". Comprenons maintenant le subterfuge auquel M. Duchemin a recours. M. McAskill n'était pas avocat et, ne connaissant rien de la valeur du témoignage ou de l'importance d'avoir ce dernier fidèlement rapporté en entier, il a signé le témoignage qu'on lui montrait, heureux de se débarrasser de cette enquête et, comme il n'avait pas demandé que cette déclaration fît partie de la preuve, il oubliait probablement que la preuve était terminée. M. Duchemin croit qu'il a eu raison de supprimer ce témoignage, mais il n'a fait au ministre qu'un rapport qui n'est pas corroboré par

tous les faits qu'on a établis devant lui. Je pourrais citer d'autres cas qui démontrent également l'esprit de partisan qui animait M. Duchemin et son inaptitude absolue de tenir une enquête semblable.

M. COCHRANE: Non, non.

M. KYTE: Je ne désire pas discuter ce qui se rapporte aux renvois d'office de fonctionnaires d'autres ministères de l'Etat, car je ne veux pas abuser du temps du comité et on me rappellerait à l'observance du règlement, si je me permettais cette liberté. J'ai inscrit au Feuilleton quarante avis de motion se rapportant aux renvois d'office de fonctionnaires du comté de Richmond; je tiens à affirmer à l'honorable ministre ainsi qu'à ses collègues qu'ils auront amplement l'occasion de discuter la conduite que M. Duchemin a tenue dans toutes ces enquêtes.

(La séance suspendue à six heures est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance.

PROJETS DE LOI D'INTERET PRIVE.

BREVET D'INVENTION ACCORDE A GEORGE FREDERICK BISHOPRIC.

M. STANFIELD propose que le projet de loi (bill n° 8), relatif à un brevet d'invention accordé à George Fred. Bishopric, déposé par M. Macdonald, soit lu une seconde fois.

M. CARVELL: Je ne veux pas m'opposer à ce que ce projet de loi soit lu une seconde fois, mais, si l'honorable député qui a fait la proposition à cette fin, voulait nous indiquer l'objet de cette mesure, cela vaudrait mieux. S'il lui est impossible aujourd'hui de fournir ces renseignements, je ne souleverai aucune objection du moment qu'il sera entendu que ces données nous seront communiquées lorsque ce projet de loi sera en discussion, la Chambre siégeant en comité pour le délibérer. A maintes reprises au cours de la dernière session cette question de brevet de cette nature a été discutée ici même. On a inscrit au Feuilleton un grand nombre de projets de loi demandant le renouvellement de brevets d'invention et cela, contrairement à la loi, brevets qu'on ne devrait pas renouveler. Si je me rappelle bien, si accentué était le sentiment contre cette coutume l'année dernière, que la Chambre a rejeté quelques-uns de ces projets de loi. Il me semble que nul n'a le droit de s'adresser au Parlement pour demander à ce dernier de renouveler un brevet d'invention qui est devenu caduc par sa propre incurie et c'est presque toujours le cas qui se produit dans des projets de loi de cette nature. Quoiqu'il en soit, en l'absence de l'honorable député qui a inscrit au Feuilleton ce projet de loi, je ne m'opposerai pas à ce que ce dernier reste en suspens.

M. STANFIELD: Je ne puis fournir le renseignement demandé.

M. CARVELL: Je ne m'oppose pas à ce que ce projet de loi soit lu une seconde fois.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une seconde fois.)

LA DOMINION TRUST COMPANY.

M. STANFIELD propose que le projet de loi (bill n° 10) relatif à la "Dominion Trust Company," déposé par M. Stevens, soit lu une seconde fois.

M. WHITE (Leeds): Ce projet de loi contient des dispositions qu'on devra étudier avec soin et modifier peut-être. Cependant, je crois qu'il vaut mieux qu'il soit lu une seconde fois et qu'on le renvoie au comité des Banques et du Commerce.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une seconde fois.)

LA NEW ORLEANS AND GRAND ISLE TRACTION, LIGHT AND POWER COMPANY.

M. STANFIELD propose que le projet de loi (bill n° 11) relatif à la "New Orleans and Grand Isle Traction, Light and Power Company," à responsabilité limitée, et ayant pour but de changer son nom en celui de "New Orleans and Grand Isle Railway Light and Power Company," à responsabilité limitée, déposé par M. Macdonell, soit lu une seconde fois.

M. MACLEAN (Halifax): A propos de ce projet de loi, je voudrais répéter ce que j'ai dit au cours de la dernière session lorsqu'il s'est agi d'un autre bill. On ne devrait pas permettre à une compagnie constituée civilement, d'après le statut relatif aux compagnies de s'adresser au Parlement pour lui demander de changer son nom par un statut spécial. J'estime que les intéressés devraient s'adresser à cette division du service fédéral qui doit s'occuper de cette question, pour obtenir la permission demandée. Je ne crois pas qu'il soit juste d'encombrer nos statuts de lois de cette nature; m'est avis également qu'il n'est pas juste d'occuper le temps de la Chambre à discuter une loi semblable. Je me propose de voter contre ce projet de loi.

M. STANFIELD: Ne vaut-il pas mieux laisser la question en suspens et attendre que le ministre soit ici?

(Le projet de loi reste en suspens.)

COMPAGNIE CANADIENNE D'EXPLOSIFS, A RESPONSABILITE LIMITEE.

M. STANFIELD propose que le projet de loi (bill n° 9) relatif à la compagnie canadienne d'explosifs, à responsabilité limitée, déposé par M. Ames, soit lu une seconde fois.

M. MACLEAN (Halifax): Je crois que c'est ici encore un cas qui ne devrait pas mériter beaucoup de considération de la part du Parlement. Si les compagnies désirent obtenir le pouvoir d'émettre des mandats d'action, on devrait modifier nos statuts généraux, de façon à ce que le Parlement ne reçut pas constamment de requêtes de la nature de celle-ci dont l'examen prend tout notre temps. Cette pratique qui consiste à modifier chaque année nos statuts devrait disparaître une fois pour toutes.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une seconde fois.)

COMPAGNIE DE NAVIGATION RICHELIEU ET ONTARIO.

M. STANFIELD propose que le projet de loi (bill n° 20) relatif à la Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario, déposé par M. Lespérance, soit lu une seconde fois.

M. CARVELL: Avant que cette proposition ne soit adoptée, j'aimerais qu'on m'expliquât d'une façon quelconque la signification de l'article 2 de ce projet de loi. Le premier article stipule une augmentation du capital-actions jusqu'à concurrence de $15,000,000; je suppose qu'il doit exister d'excellentes raisons qui militent en faveur de l'octroi de ce privilège. L'article 2 décrète que la compagnie peut appliquer et investir tous deniers dont la compagnie n'a pas immédiatement besoin en telle façon et d'après telles conditions qu'elle peut juger opportunes. Voilà, semble-t-il, une disposition très étendue. La compagnie pourrait prélever des fonds par la vente d'obligation ou d'actions et s'en servir pour des fins entièrement étrangères à celles pour lesquelles cette compagnie existe maintenant. Je crois que le parrain de ce projet de loi devrait nous fournir une raison quelconque à l'appui de cette disposition du bill maintenant soumis.

(Le projet de loi reste en suspens.

2e LECTURE.

De divers projets de loi:

Le 1er (n° 7), déposé par M. Turriff, concernant l'Athabasca Northern Railway Company;

Le 2e (n° 12), déposé par M. McKay, constituant en corporation la Great West Fire Insurance Company;

Le 3e (n° 16), déposé par M. McKay, concernant la compagnie dite "The Grand Trunk Pacific Branch Lines Company".

Le 4e (n° 17), déposé par M. Knowles, tendant à constituer en corporation la Northern Empire Life Assurance Company;

Le 5e (n° 18), déposé par M. Pardee, concernant la compagnie "Ottawa Terminals Railway Company";

Le 6e (n° 19), déposé par M. Fripp, concernant la compagnie "Ottawa Terminals Railway Company";

Le 7e (n° 13), déposé par M. Knowles, tendant à constituer en corporation la General Loan Company of Canada;

Le 8e (n° 14), déposé par M. Currie, concernant la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada;

Le 9e (n° 15), déposé par M. Currie, concernant le Grand Trunk Pacific Railway of Canada.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LA CAISSE DE PREVOYANCE DES EMPLOYES DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

La Chambre reprend l'examen, en comité général, du projet de résolution concernant la loi de la caisse de prévoyance des employés de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

M. STANFIELD: Je ne serais pas intervenu dans ce débat si on n'y avait mêlé cette après-midi le nom de M. George R. Murray, de Truro, d'une manière peu flatteuse pour lui. M. Murray demeure à Truro depuis un grand nombre d'années et, on peut m'en croire, y jouit de l'estime générale. Autant que je sache, il ne s'est en aucune façon immiscé dans la politique active. Bien que je ne le lui aie jamais demandé, je crois qu'il a voté pour moi, parce que c'est un vieux conservateur; mais il me semble que la gauche a grandement tort d'agir ainsi à l'égard d'un tel homme. La population entière de Truro, j'en suis sûr, s'indignera des observations que l'on a faites sur le compte de M. Murray.

M. SINCLAIR: Je ne songeais pas à intervenir de nouveau dans le présent débat, mais l'honorable député de Cumberland (M. Rhodes) a fait à mon égard une allusion que je ne saurais laisser passer sans la relever. En ce qui concerne la destitution d'employés de l'Etat, il serait assez intéressant de comparer la manière d'agir du représentant de Cumberland à la mienne, et si mon honorable ami désirait jamais discuter le sujet au point de vue individuel, je serais enchanté de croiser le fer avec lui.

Au dire de l'honorable député, les représentants libéraux de la Nouvelle-Ecosse au-

raient, sous le Gouvernement précédent, assujéti les fonctionnaires à un régime de terreur; il entend par là, je suppose, que les députés libéraux obligeaient les fonctionnaires à leur donner leur appui, qu'ils les contraignaient de faire, à l'époque des élections, certaines choses dont ils devaient s'abstenir. Pour ma part, je repousse cette allégation en affirmant, au nom de mes collègues aussi bien qu'au mien, qu'elle est dénuée de fondement. Je n'ai jamais incité aucun fonctionnaire à prendre une part active aux élections.

Certains employés, on le sait, sont parfois indiscrets; on sait aussi que les services extérieurs comptent une multitude de personnes occupant des emplois de relativement peu d'importance, dont les appointements se chiffrent peut-être à cinquante ou cent dollars par année. Il serait assez difficile d'exiger que ces personnes s'abstinssent abolument de toute ingérence dans les affaires politiques parce qu'elles occupent un emploi de cette catégorie. On a vu des employés servir d'agents à des candidats; il eût été préférable que cela ne fût pas, mais il convient de faire une distinction entre les fonctionnaires suffisamment rémunérés par l'Etat et les simples receveurs de la poste et les garde-pêche, qui ne touchent que quelques dollars pour tout salaire et ne sont véritablement à l'emploi du gouvernement qu'à de certains moments.

En faisant allusion à moi, mon honorable ami n'a mentionné le nom d'aucun employé, mais je n'ai pas eu de peine à deviner de qui il a voulu parler, puisque c'est la seule fois, autant que je puis me rappeler, qu'il me soit arrivé de voyager dans la même voiture qu'un employé de l'Etat au cours de la campagne électorale en question.

Voici comment les choses se sont passées. Me trouvant à Guysboro—ce n'est pas une bien grande ville—je me vis obligé de me rendre, par une matinée pluvieuse, à un endroit situé à quatre ou cinq milles de là. Comme il ne restait plus un seul cheval à l'écurie de louage, on me fit observer que cet employé-là avait cheval et voiture, et pourrait peut-être me conduire. Je le lui fis demander par un jeune garçon et il y consentit très volontiers. Je me croyais tenu de le payer, je pensais que cela valait mieux, puisque c'était un employé dont les appointements étaient des plus modestes; aussi lui donnai-je une couple de dollars pour m'avoir fait faire quatre ou cinq milles de chemin par une matinée pluvieuse. Voilà toute l'histoire.

L'honorable député a ajouté que cet employé s'est permis, en ma présence, de solliciter le vote d'un particulier et de lui promettre qu'il obtiendrait un emploi s'il votait pour le parti libéral. Je n'en sais absolument rien. Je suis bien certain, cependant, que jamais je n'ai entendu cet employé solliciter un seul vote ni faire aucune promesse d'emploi à quiconque voterait pour le candidat libéral. Il est vrai qu'il m'a conduit à une courte distance et qu'il a reçu $2 pour sa peine. C'est sur ce seul incident que mon honorable ami se fonde pour porter la grave accusation que nous avions inauguré un régime de terreur dans la Nouvelle-Ecosse en contraignant les employés de l'Etat à faire, à l'époque des élections, certaines choses dont ils devaient s'abstenir.

M. RHODES: Non pas; il ne s'agit là que d'un seul cas pris entre mille.

M. SINCLAIR: L'honorable député pourrait difficilement en trouver d'autres. Je ne me sens pas de disposition à prendre le parti de l'employé qui manque à son devoir, mais dès 1896, nos adversaires posaient en principe qu'il ne faut pas user d'une rigueur excessive à l'égard des employés dont les appointements ne leur permettent pas de vivre. Je les renverrai donc aux protestations qu'ils faisaient entendre à cette époque-là et, s'ils étaient alors de bonne foi, je leur demanderai aujourd'hui de mettre ces principes en pratique. En 1896, le représentant de Simcœ-est tenait ce langage:

> Il y a un principe en jeu dans cette affaire, et le voici—être juste, généreux même envers tous et, ensuite, si vous avez l'avantage, si vous avez le pouvoir, servez-vous-en avec indulgence.

Je considère que les destitutions que l'on a signalées aujourd'hui n'ont pas été faites en conformité de ce principe. En 1896, affirme l'honorable député de Cumberland, on destituait les employés sans enquête préalable.

M. RHODES: Bravo! bravo!

M. SINCLAIR: Je l'ignore, mais je m'en rapporterai à la parole de mon honorable ami et j'ajouterai qu'il est plus honorable et plus digne de destituer des employés sans enquête que sous le couvert d'enquêtes simulées comme celles de M. Duchemin. Si le Gouvernement tenait à réserver les dépouilles aux vainqueurs, à mettre à la porte les employés nommés par son prédécesseur, je m'expliquerais une telle manière d'agir; mais je trouve qu'il se discrédite aux yeux des gens quand, se prévalant de la loi, il crée un tribunal et charge de rendre justice à tous les intéressés un personnage qui se transporte un peu partout et se conduit comme fait celui qui tient en ce moment toutes ces enquêtes-là.

Le député de Cumberland s'est constitué le champion de M. Duchemin. Il va avoir fort à faire au cours de la présente session s'il entreprened de défendre tout ce que M. Duchemin a fait dans la Nouvelle-Ecosse depuis un an. J'ai dans mon pupitre un grand nombre de déclarations relatives à

la manière d'agir de ce personnage; mais comme elles ne visent pas le ministère des Chemins de fer, je n'en donnerai pas communication ce soir.

Alexander McInnis, inspecteur de wagons à Mulgrave fut destitué après que M. Duchemin eut tenu un simulacre d'enquête. Voici ce que M McInnis déclare lui-même sous sa propre signature:

Destitution honteuse d'un inspecteur de wagons.

M. le Rédacteur,—Il y a environ deux mois, le commissaire du gouvernement, M. Duchemin, tenait une enquête sur les accusations d'ingérence en politique que l'on avait portées contre moi. Les témoins étaient au nombre de deux. L'un était Toussaint Risbong, politiqueur bien connu du Mulgrave, qui depuis un an passe son temps à aller nuit et jour de porte en porte, importunant les gens à leur débiter des sornettes sur le compte du Gouvernement et de M. Sinclair. L'autre était Allen McAskill, électeur du comté d'Antigonish. Bisbong jura que j'avais sollicité son vote, mais le commissaire trouva sa déposition tellement absurde qu'il n'osa pas y attacher la moindre importance.

Interrogé en ma présence, McAskill jura positivement que je n'avais jamais tenté en aucune façon d'influencer son vote. Cela est évident pour quiconque me connaît, et l'est d'autant plus qu'il s'agissait là d'un électeur votant dans une autre circonscription où je n'avais pas d'intérêt immédiat. On m'invite ensuite à me retirer, et on poursuit alors l'interrogatoire de McAskill, qui répéta que jamais je n'avais sollicité son vote. On lui demanda ensuite si je lui avais parlé du témoignage qu'il devait être appelé à rendre. Il répondit que oui, ce qui était l'exacte vérité. On lui fit alors avouer que je lui avais dit ce qu'il devait répondre et répéter à mainte et mainte reprise. C'est de cet aveu que le ministre des Chemins de fer s'est prévalu pour me démettre de l'emploi d'inspecteur de wagons que j'occupais depuis douze ans, toujours préposé au service de nuit. L'hiver, j'ai passé je ne sais combien de nuits à travailler à genoux dans la neige et la boue glacée; si bien que le rhumatisme a fini par me rendre incapable de travailler.

Je fus toujours fidèle à mon poste, et jamais le moindre accident n'est arrivé à un convoi ou à un wagon par moi déclaré en état de faire le trajet; jamais le moindre accident dû à ma négligence. C'est ce que me disait hier le contremaître John Dunbar en me signifiant l'avis de ma destitution. "Jamais", disait-il, "le manque d'attention de votre part ne fut cause d'aucun accident depuis que vous faites partie du personnel".

Je ne quittai pas mon emploi, comptant que je pourrais un jour une fois le vieil âge venu, bénéficier de la maigre pitance à laquelle me donnait droit la loi des pensions des employés des chemins de fer; mais cela même devait m'être refusé par M. Cochrane, parce qu'un vil personnage voulait prendre ma place.

Pauvre Allan McAskill! Je lui avais demandé de dire la vérité et pas autre chose. Voilà tout. Lui ayant vendu une propriété, on supposait que je devais avoir tenté de l'influencer. Quand on se trouve à la merci des gens qui ont machiné l'enquête contre moi et contre d'autres citoyens de Mulgrave et d'ailleurs, qui se sont vus traduits devant un homme qui s'attribue le rôle de juge et celui d'avocat de la poursuite, qui ne permet pas aux accusés de se faire défendre par un avocat, et que cela se passe en un pays qui se réclame du drapeau britannique, on est bien excusable de dire qu'il n'est pas sous la voûte des cieux de pays où l'on puisse ainsi faire affront à l'humanité.

Les institutions britanniques sont excellentes tant qu'elles sont dirigées par des hommes épris de droiture, mais elles tournent au burlesque quand elles tombent au pouvoir de la bande de tories qui règne en ce moment à Ottawa. Pourrait-on en faire autant en Russie? Non, certes.

Sincèrement à vous,

ALEX. McINNIS,
Ex-inspecteur de wagons.

Mulgrave, (N.-E.), 16 mai 1912.

Il semble que ce que l'on reproche surtout à cet homme, ce sont ses rapports avec McAskill. Quand McInnis m'eut mis au fait de ce qui s'était passé entre lui et McAskill, je lui demandai de l'énoncer dans un affidavit; or, voici la déclaration solennelle qu'il m'a fait tenir:

Canada,
Province de la Nouvelle-Ecosse,
Comté de Guysborough,

Je, soussigné, Alexander McInnis, inspecteur de wagons, déclare solennellement que je n'ai tenté d'influencer le vote de qui que ce soit pendant ou avant l'élection fédérale de septembre dernier, et j'affirme tout particulièrement que je n'ai pas tenté, dans l'intérêt d'un candidat quelconque, d'induire Allen McAskill à voter ou à s'abstenir de voter dans le comté d'Antigonish, non plus qu'un aucun autre comté de la province de la Nouvelle-Ecosse.

Et je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment et en conformité de la loi de la preuve au Canada.

Déclaré devant moi à Mulgrave, comté de Guysborough, ce 29e jour de mai 1912.
(Signé), Wm. S. Wylde, juge de paix du comté de Guysborough,

(Signé), ALEX McINNIS.

Cet affidavit se trouve en la possession du ministre des Chemins de fer qui devait l'avoir reçu au moment où il se prononça sur cette affaire. McInnis ajoute qu'après sa sortie de la salle, on interrogea de nouveau le témoin; que McAskill fut rappelé et interrogé par le commissaire Duchemin qui s'efforça, mais en vain, de lui arracher une déclaration inculpant McInnis. Ces faits avaient été portés à la connaissance du ministre quand il rendit sa décision en cette affaire, décision qui me paraît d'une rigueur extrême. En réalité, voilà, autant que je sache, tout ce dont on a accusé ce vieil employé.

Un autre citoyen de Mulgrave, Alexander Wilkinson, fut aussi destitué. La dernière élection ne fournissant aucune arme contre Wilkinson, on dut se reporter à une élection partielle tenue il y a un certain nom-

bre d'années pour trouver quelque prétexte à sa destitution. Je serais bien aise que le ministre des Chemins de fer nous dît jusqu'à combien d'années en arrière il permet que ses enquêtes remontent. A-t-on droit de scruter la vie entière des gens? Si non, quelle est la restriction? Le champ des enquêtes doit-il excéder un certain nombre d'années?

Les enquêtes du ministère des Postes et celles du ministère de la Marine et des Pêcheries, m'a-t-on dit, n'étaient assujéties à aucune restriction, on se reportait en arrière aussi loin qu'on voulait, et c'est ainsi que l'on a découvert des faits qui s'étaient passés sous un autre gouvernement et qui remontaient à quinze, seize et même dix-sept années. Naturellement, comme il s'agissait de méfaits commis dans l'intérêts du parti conservateur, on ne les tint pas pour contraires à la règle qui prescrit que nul fonctionnaire ne doit s'ingérer dans les affaires politiques.

Puisque le premier ministre est présent, je me permettrai de lui dire que dans la Nouvelle-Ecosse et ailleurs on est assez contrarié de ce qu'il n'a pas fait montre d'une plus grande fermeté à cet égard, de ce qu'il n'a pas su veiller à ce que les investigations faites par le gouvernement dont il est le chef fussent de véritables enquêtes judiciaires marquées au coin de l'impartialité. Contrairement à ce que je me rappelle, l'honorable député de Cumberland (M. Rhodes) prétend que les enquêtes tenues après 1896 ne furent pas impartiales. Celles qui eurent lieu dans la partie orientale de la Nouvelle-Ecosse après 1896 furent dirigées par le capitaine Douglass, ancien officier de l'amirauté en retraite, habitué aux investigations de cette nature; on me dit qu'il les dirigea avec la plus scrupuleuse impartialité, prêtant l'oreille aux deux parties intéressées et rendant des décisions dignes d'un tribunal judiciaire. C'est ainsi que furent dirigées les enquêtes qui eurent lieu dans la Nouvelle-Ecosse après 1896.

Je ne crois pas qu'il se trouve une seule personne impartiale pour se plaindre d'aucune des enquêtes ou des décisions de feu le capitaine Douglas. Cet homme était incapable de s'abaisser jusqu'à commettre aucune de ces vilenies qui ont marqué de récentes investigations. Au fonctionnaire inculpé qui en manifestait le désir il reconnaissait le droit de contre-interroger les témoins. Sur quoi se fonde-t-on pour méconnaître à l'employé à qui l'on reproche, faute bien légère, d'avoir sollicité un vote, le droit de se faire représenter par un avocat? Ce droit, on le reconnaît bien à quiconque est prévenu de meurtre. Qu'un homme se rende coupable du crime le plus atroce, il n'en est pas pour cela déchu du droit de se faire défendre par un avocat; mais sous le Gouvernement actuel, il semble que dans la Nouvelle-Ecosse aussi bien qu'au Manitoba, ce droit doive être méconnu à quiconque est appelé à répondre à une accusation aussi légère.

Pourquoi ne permet-on pas à l'inculpé de contre-interroger les témoins? Quel est celui des membres de la droite qui soutiendra qu'il convient de poser comme règle que tout fonctionnaire mis en accusation n'a pas droit au concours d'un avocat, ou qui tentera de justifier la décision par quoi il fut interdit au représentant de Richmond (M. Kyte) d'interroger les témoins? En de pareilles conditions, il est impossible d'obtenir un procès impartial, et je m'étonne que mon très honorable ami (M. Borden) n'intervienne pas pour remédier à cet état de choses et veiller à ce qu'il soit fait un procès impartial.

A l'époque où il occupait un siège de la gauche, le premier ministre posait à cet égard de grands principes libéraux, trop libéraux peut-être pour être agréés de la plupart des membres de la Chambre. Que l'on me permette de citer ici un passage de certain discours qu'il prononçait après les élections de 1896, au moment où cette même question se trouvait sur le tapis. En me reportant au compte rendu des débats de la 2e session de 1896, je vois qu'il disait alors:

> Il me semble que le fait que ces fonctionnaires sont payés à même les deniers publics ne doit pas influer beaucoup sur la question de savoir jusqu'à quel point ils peuvent se mêler de politique. Ce n'est pas avec l'argent des libéraux ni avec celui des conservateurs qu'ils sont payés, c'est avec celui du pays, et le fait qu'ils travaillent pour un parti ou pour l'autre, du moment qu'ils le font ouvertement, honorablement et équitablement, ne devrait pas militer contre eux si, pour cela, ils ne négligent pas leurs devoirs de fonctionnaires.
>
> Il me semble que ces employés devraient jouir des mêmes droits que les autres électeurs, qu'ils devraient, sauf certaines restrictions, pouvoir non seulement voter, mais aussi s'employer aux élections.

Voilà des idées un peu trop avancées peut-être pour la plupart d'entre nous. Je comptais néanmoins, le pays comptait que mon très honorable ami ferait à cet égard un pas dans la bonne direction; cet espoir a été déçu. Je sais que ses propres commettants ont fortement insisté pour obtenir la destitution de certains fonctionnaires nommés par le gouvernement précédent et les faire remplacer par des amis de son ministère. On se montrait tellement exigeant, que son propre organe, le " Halifax Herald " dut élever la voix et dénoncer le mouvement en ces termes:

> Au surplus, M. Borden devrait s'empresser d'effectuer au sein des services publics des réformes propres à mettre fin promptement et pour toujours au spectacle scandaleux qu'offre la horde affamée des meneurs de parti qui semblent croire que le Gouvernement n'a à

s'occuper que de leur fournir l'occasion de s'engraisser à la crèche—ce dont on a aujourd'hui un exemple humiliant à Halifax. Cette horde d'aventuriers politiques semble avoir dans l'idée que le Gouvernement n'a autre chose à faire que de chasser les titulaires actuels des emplois publics pour leur faire de la place à eux-mêmes, sans se soucier des conséquences.

Voilà un langage assez énergique, mais la situation était devenue tellement grave à Halifax, que le principal organe ministériel de cette ville jugea nécessaire de dénoncer vigoureusement la manière d'agir des meneurs politiques qui persécutaient et poursuivaient de leur haine les malheureux fonctionnaires qui, à la dernière élection, avaient voté pour les candidats libéraux. Si les principes que mon très honorable ami posait au lendemain de l'élection de 1896 étaient bons alors, je suppose qu'ils le sont encore. Les gouvernements changent, mais non les principes, et nous comptions que ceux-là seraient mis en pratique, du moins dans une certaine mesure. Quoi qu'il en soit, je considère que les inculpés ont droit à un procès impartial. C'est le droit naturel et ordinaire de tout sujet britannique; et puisque procès il doit y avoir, que ce procès soit honnête et impartial. Mon honorable collègue de Cumberland (M. Rhodes) prend la défense de M. Duchemin, mais se garde bien de nous dire s'il trouve bon que des enquêtes aient lieu en l'absence des avocats des inculpés ou qu'on interdise de contre-interroger les témoins—ou bien, allais-je dire, qu'on les interroge en l'absence de l'accusé. C'est un point que je n'ai pas encore établi.

Une VOIX: Non.

M. SINCLAIR: Mais je le prouverai quand nous en serons rendus aux enquêtes du ministère de la Marine et des Pêcheries. Les cas signalés par mon honorable collègue de Richmond (M. Kyte), dont le représentant de Cumberland (M. Rhodes) ne saurait mettre la parole en doute, prouvent surabondamment qu'on lui a nié le droit de contre-interroger les témoins et même de comparaître pour un prévenu dans le comté qu'il représente ici. C'est, m'a-t-on dit, ce que M. Duchemin n'a cessé de faire au cours de ses investigations dans l'est de la Nouvelle-Ecosse, et je prétends que la manière d'agir de ce commissaire devrait faire l'objet d'une enquête, parce qu'il semble que M. Duchemin n'ait pas obéi à ses instructions. Jamais le ministre ne lui a dit de ne pas admettre d'avocats; c'est lui qui, de son propre mouvement, s'est permis d'établir une telle règle quand il n'avait pas le droit de le faire. Le ministre ne dira pas qu'il lui avait donné l'ordre de ne pas admettre d'avocats aux enquêtes, car je suis certain qu'il n'en a rien fait. Il ne lui avait pas dit qu'il ne fallait pas permettre de contre-interrogatoire des témoins.

M. SINCLAIR.

Pourquoi donc M. Duchemin s'est-il permis, dans l'exercice de fonctions en vertu d'une loi qui lui prescrivait de faire montre de justice et d'impartialité, de nier ces droits ordinaires de tout sujet britannique à ceux dont la conduite était scrutée à l'enquête? Le député de Cumberland osera-t-il défendre une telle manière d'agir? Dans quel but M. Duchemin a-t-il désobéi aux instructions qui lui avaient été données? On ne lui avait assurément pas ordonné d'agir de la sorte, mais il l'a fait parce qu'il tenait à déclarer coupables ceux dont il avait à scruter les actions, et je crois qu'il y a réussi dans la plupart des enquêtes qu'il a tenues dans mon comté.

M. RHODES: Un mot seulement, car je ne veux pas qu'on se figure que je tiens pour bien fondées toutes les allégations de l'honorable député de Guysborogh. Comme cette question ne saurait manquer de revenir sur le tapis un peu plus tard, lorsque nous en serons rendus à l'examen du budget, je me réserve le droit de la traiter de façon plus complète à ce moment-là.

M. GRAHAM: Monsieur l'Orateur, on dirait qu'il existe deux catégories d'électeurs en ce pays; c'est sur elles que la discussion a porté aujourd'hui. L'une est celle qui fait ce qu'elle croit véritablement le plus avantageux pour le pays et tient le gouvernement pour une institution sérieuse qui accomplit son œuvre dans l'intérêt bien entendu du pays, en tant que le parti au pouvoir, quel qu'il soit est capable de concevoir cet intérêt.

L'autre catégorie—elle a pris des proportions déplorables—est celle qui pense que le Gouvernement ne doit s'exercer que pour le seul avantage des parasites; c'est elle qui importune les hommes chargés de la chose publique. Elle est harassante en ce que ceux qui la composent considèrent que le chef de ce ministère ou le député qui ne peut pas leur obtenir des faveurs n'est plus digne de sa position. Le seul intérêt que ces gens semblent porter à leur vie publique réside dans la récompense que le résultat devra leur apporter. Il faut une certaine somme d'énergie pour rester sourd aux ouvertures de cette catégorie d'électeurs, mais, je le dis sérieusement, il est temps que les deux partis politiques tentent des efforts héroïques pour entraver l'épanouissement d'une telle mentalité. Le gouvernement est chose sérieuse; il doit s'exercer dans l'intérêt bien entendu du plus grand nombre. C'est, en somme, un mal que l'on peut faire disparaître, il suffit de le combattre; il est vrai qu'il faut pour cela une certaine somme de courage.

Pour ce qui est des affaires de l'Intercolonial et plus particulièrement du conseil de la caisse de prévoyance, je ferai observer que les employés sont représentés

au sein de ce conseil et que ce dernier a seul le droit d'arrêter une décision quant au paiement d'une créance quelconque. Le ministre peut bien, en certains cas exceptionnels, écarter la décision du conseil, mais ce dernier, règle générale, observe la loi à la lettre, et les employés, qui y sont représentés, ont voix au chapitre chaque fois qu'il s'agit d'arrêter une décision pour ou contre une réclamation concernant la caisse de prévoyance.

Il s'est opéré une transformation dans la gestion des voies ferrées. Autrefois il n'y avait pas de loi relative à la caisse de prévoyance, il n'existait pas de règle définie—la loi du moins n'en prescrivait pas—régissant la nomination ou le renvoi des employés. Contrairement à ce qui a lieu aujourd'hui, les divers services du chemin de fer ne relevaient pas alors des associations fraternelles. Mais ce changement a amené une situation nouvelle dont les effets se font surtout sentir dans les rapports entre le ministère et les employés, entre ceux qui demandent à être nommés à un emploi et ceux qui sont chargés de faire les nominations.

Aux termes des règlements établis en conformité de la loi de la caisse de prévoyance, nul employé de l'Intercolonial ne peut être nommé à titre permanent s'il est âgé de plus de trente-cinq ans, à moins que ce ne soit un spécialiste ou qu'il ait déjà acquis de l'expérience dans le genre de travail qui doit lui être assigné. A un grand nombre cette règle a paru sévère, mais quand on songe aux rapports qui existent entre la caisse de prévoyance et ceux qui l'alimentent de leurs deniers, on se rend compte que la gestion de cette caisse doit se rapprocher d'une compagnie d'assurance. Si le chemin de fer employait des hommes âgés de cinquante, soixante ou soixante-dix ans, ils ne tarderaient pas à devenir un fardeau pour les plus jeunes employés. Les choses sont changées depuis quelques années, et aujourd'hui la loi de la caisse de prévoyance ne permet plus de nommer à titre permanent des employés de mon âge, ce qui se faisait assurément il y a dix ou quinze ans.

Si mon honorable ami le veut bien, nous examinerons la question à un autre point de vue. Destituer un employé et le dépouiller des droits qu'il a acquis au sein du conseil est devenu chose beaucoup plus grave qu'à l'époque où il n'était pas assuré à la caisse de prévoyance, à laquelle il a des droits acquis, à moins qu'il ne se rende manifestement coupable de quelqu'une des actions assez clairement définies par la loi.

M. COCHRANE: N'existait-il pas de caisse du service civil?

M. GRAHAM: Ce n'était pas la même chose; elle ne reposait pas sur la même base.

M. COCHRANE: Les employés ne l'alimentaient-ils pas de leurs deniers?

M. GRAHAM: Oui, mais dans des conditions différentes. Les règlements du service civil ne sauraient s'appliquer d'une manière satisfaisante à la gestion d'un chemin de fer. En établissant cette loi, on a reconnu aux employés un certain empire sur la gestion de la caisse, le mode de perception et la fixation du chiffre des contributions, et la destitution de l'un quelconque de ces employés est devenue affaire plus grave que jamais. Ayant, comme c'était juste, pris pied sur tout le réseau, les associations fraternelles ont voix importante au chapitre lorsqu'il s'agit de décider si un employé doit ou ne doit pas être destitué, s'il doit ou ne doit pas obtenir d'avancement, et à quelle époque cet avancement doit être accordé.

Mon honorable ami observera qu'aux termes de l'entente conclue avec les employés —il ne s'agit pas d'une faveur, mais d'une véritable convention faite avec ces associations fraternelles—il ne lui est pas permis de destituer d'employés sans investigation préalable, surtout s'il y a demande d'enquête. La situation est bien différente de ce qu'elle était à l'époque où l'on avait affaire aux particuliers et non aux associations.

A l'époque où j'étais ministre des Chemins de fer, des amis et des adversaires m'ont reproché d'avoir permis que l'Intercolonial fût assujéti aux règlements des diverses associations fraternelles; il me reste encore à apprendre que le Gouvernement et le Parlement se sont trompés en consentant à ce qu'il en fût ainsi. Le Gouvernement fédéral a envahi le domaine des chemins de fer. Quand l'Etat ou une municipalité se chargent de l'exploitation d'un service d'utilité publique, ils sont pour le moins tenus, à mon avis, de créer des conditions, d'établir des règlements se rapprochant de ceux qui régissent les entreprises de même nature dont l'exploitation est faite par des particuliers.

Dès que l'Intercolonial a été mis, pour ainsi dire, sur le même pied que les chemins de fer appartenant à des compagnies, et même avant cela, je crois, les employés du chemin de fer étaient parfaitement libres de s'organiser en association et de s'affilier aux autres sociétés composées d'employés faisant un travail semblable au leur. Tous les membres de cette société avaient les mêmes devoirs à remplir, devaient subir les mêmes examens et devaient se conformer aux mêmes règlements.

Ceci m'amène à traiter une autre question sur laquelle un certain nombre de mes honorables amis ne sont pas d'accord avec

moi. Mes opinions sur cette question ont déjà été exprimées lorsque nous étions au pouvoir, mais quelques-uns ont manqué de charité au point de prétendre qu'elles n'étaient pas entièrement désintéressées. Comme preuve de ma sincérité, je vais m'exprimer de nouveau, maintenant que je suis dans l'opposition. Lorsqu'il s'agit de nos employés de chemins de fer, nous avons l'habitude de parler un langage qui manque de franchise. Les employés du Grand Tronc peuvent remplir des charges publiques dans la ville qu'ils habitent; les uns font d'excellents commissaires d'écoles, d'autres sont conseillers municipaux, et presque toujours, ces employés prennent une part active dans les élections, tant provinciales que fédérales.

Personne n'ignore cela dans une ville où il y a un chemin de fer. Puisque nous avons entrepris d'exploiter des chemins de fer, ne convient-il pas de mettre les employés de ces chemins sur le même pied que les employés du chemin de fer Canadien du Pacifique ou du Grand-Tronc ou de toute autre compagnie? Je m'oppose fortement à ce qu'ils soient des partisans outrés, agressifs, et aucune compagnie ne le permettrait à ces employés. Mais un homme peut s'occuper activement des affaires publiques dans sa localité, sans offenser ses voisins, même s'ils ne partagent pas sa manière de voir, et je considère que nous devrions faire preuve d'une plus grande largeur de vues. Un employé de chemin de fer, que ce soit un chemin de fer d'Etat ou un autre, n'est pas du tout dans la position d'un employé du département des Postes. Les Postes ne sont pas une entreprise commerciale. C'est un service de l'Etat qui n'a pas de concurrence. Il en est de même du département des Douanes et de celui de l'Agriculture. Mais la province de Québec et les Provinces maritimes sont traversées par deux, trois et même quatre réseaux. Un employé de Saint-Jean (N.-B.), qui est employé sur le chemin de fer Canadien du Pacifique peut prendre une part active aux élections et il exerce toutes les responsabilités et les privilèges d'un citoyen. Mais s'il occupe une position exactement semblable sur l'Intercolonial, et s'il a le malheur de s'occuper d'élections en faveur d'un parti ou de l'autre, il est certain que le lendemain des plaintes seront faites contre lui, et le plus souvent ce sera par quelqu'un qui convoite sa place.

Je répète dans l'opposition, ce que je disais lorsque le parti libéral était au pouvoir: nous devrions avoir des vues plus larges au sujet des employés de chemins de fer de l'Etat; on devrait leur accorder plus de latitude qu'il n'en est laissé aux employés des autres départements. Je crois qu'on a établi, il y a quelques années, un règlement interdisant aux fonctionnaires publics de prendre part aux élections municipales. Dans certaines parties du pays, ces élections sont contestées avec autant d'acharnement que les élections fédérales et la lutte se fait entre les deux partis politiques.

Lorsque j'étais ministre des Chemins de fer j'ai reçu de nombreuses requêtes de la part des citoyens d'une certaine ville des provinces de l'est me demandant de permettre à un employé de chemin de fer de devenir conseiller municipal. On prétendait que c'était l'homme de la localité le plus en état de remplir la position; on s'engageait même à l'élire par acclamation. Je puis bien l'avouer maintenant; en dépit du règlement, j'ai fermé les yeux et j'ai accordé la requête, parce que je considérais que c'était dans l'intérêt public et que le fait d'être employé sur un chemin de fer de l'Etat ne doit pas priver un homme de ses droits de citoyen. J'ai toujours été d'avis, et je le suis encore, qu'on ne devrait pas appliquer aux employés des chemins de fer de l'Etat une règle aussi sévère qu'aux fonctionnaires des autres départements.

Les orateurs qui m'ont précédé ont parlé des enquêtes et du refus d'admettre les avocats à ces enquêtes. Le principe est le même dans les deux cas, mais tout dépend de la question de savoir en vertu de quelle loi l'enquête est instituée et de qui le commissaire enquêteur détient ses pouvoirs. Si l'enquête est instituée en vertu de la loi concernant les enquêtes, le commissaire agit illégalement en refusant à l'accusé le droit d'avoir un avocat, car la loi ainsi que modifiée l'an dernier, dit expressément qu'un accusé aura le droit de retenir les services d'un avocat. Le tout est de savoir s'il s'agit simplement d'une enquête administrative ou d'une enquête instituée en vertu de la loi concernant les enquêtes. Pour ma part je serais disposé à me montrer plus large qu'on ne l'est généralement et je prétends que chaque fois qu'un commissaire enquêteur est nommé, il devrait permettre à l'accusé d'avoir un avocat.

Si un fonctionnaire de l'Intercolonial ou de tout autre département instruit une enquête pour savoir s'il y a quelque chose de défectueux dans l'administration, il n'y a pas de raison pour employer un avocat. Cette enquête n'est instituée que pour permettre à ce fonctionnaire de se rendre compte de la situation et il n'y a aucune nécessité de rendre cette enquête publique. Mais lorsqu'on nomme un commissaire, je crois qu'il n'est que juste pour tous les intéressés de leur permettre de retenir les services d'un avocat, s'ils le jugent à propos.

Je considère le présent projet de loi comme excellent, bien que je regrette que ce soient ces destitutions qui en aient motivé le dépôt. Il vaudrait beaucoup mieux que

les destitutions n'eussent pas eu lieu, que les employés fussent restés en fonctions et que le fonds de secours n'eût pas été privé de leurs contributions. L'honorable député de Cumberland semble oublier qu'en retranchant ces employés de l'association on prive cette dernière de la contribution annuelle de ces employés. Mais puisque les destitutions ont été opérées je crois que tout ce qui reste à faire c'est de remettre à ces employés l'argent qu'ils ont versé au fonds de secours.

M. COCHRANE: A mon point de vue, ces hommes ont enfreint la loi du service civil et non pas le règlement du chemin. C'est uniquement parce que je voulais leur accorder un procès impartial que j'ai ordonné une enquête dans chaque cas, et je suis heureux de constater que j'ai donné satisfaction aux employés et à ceux qui sont chargés de veiller à leurs intérêts, si je n'ai pas réussi à contenter l'opposition.

On a prétendu que nous nommons à des emplois permanents des hommes âgés de plus de 35 ans. Je suis certain que cette accusation est mal fondée, car les employés eux-mêmes ont protesté contre toute nomination de cette nature, et le département s'est conformé à ce protêt. Quelques employés âgés de plus de 35 ans ont été employés temporairement; quelques-uns d'entre eux avaient été destitués en 1896, sans enquête. Je tiens à expliquer qu'antérieurement à 1896, il existait une caisse de secours à laquelle les employés contribuaient et quelques-uns de ceux qui ont été destitués à cette époque ont été remboursés, mais non les autres. Tous mes efforts ont tendu à traiter les employés avec justice, sans égard à leurs opinions politiques ou autres et, en ce qui concerne l'avancement, j'ai fait exactement ce que l'ex-ministre des Chemins de fer prétend avoir fait. Le principe de la promotion a été appliqué intégralement et l'avancement a été accordé au plus méritant. Il ne serait pas possible d'exploiter un chemin de fer autrement. Toute exploitation deviendrait impossible, si le principe de la promotion n'était pas rigoureusement appliqué et si l'avancement n'était pas donné au plus méritant, en laissant toute autre considération de côté.

Je n'étais pas prévenu que la question de ces destitutions serait mise en discussion aujourd'hui, car autrement je serais mieux préparé à donner des explications sur chaque cas. Un homme ne peut pas porter tous ces détails dans sa tête. Je suis convaincu néanmoins, que ces employés ont été traités avec justice et nous en avons la preuve dans les lettres dont l'honorable député de Cumberland a donné lecture à la Chambre, ainsi que dans la lettre de M. Murray. Je n'ai pas recherché ces témoignages et je n'ai eu connaissance de cette lettre qu'hier matin ou avant hier, quand elle est arrivée à mon cabinet. J'ai eu aussi la preuve que les hommes ont été traités avec justice, dans les différentes conversations que j'ai eues à ce sujet. Quelques désaccords sont survenus, mais à la suite de pourparlers avec M. Murray et d'autres, les choses ont fini par s'arranger et je n'ai aucun doute que justice a été rendue.

(Il est fait rapport des résolutions qui sont votées en première et deuxième lectures et adoptées.)

DEPOT D'UN BILL.

M. COCHRANE: J'ai l'honneur de déposer le bill (n°. 25) modifiant la loi concernant le fonds de secours des employés du chemin de fer intercolonial et de l'île du Prince-Edouard.

(La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.)

REGLEMENTATION DE LA RADIOTELEGRAPHIE.

Sur une motion de M. Hazen, la Chambre siège en comité général pour délibérer sur la proposition suivante: (M. Meighen, président).

Il est expédient de pourvoir à l'installation et à l'inspection obligatoires d'appareils de radiotélégraphie sur certains navires et à la réglementation générale de la radiotélégraphie.

M. HAZEN: Le projet de loi qui sera déposé, si cette résolution est adoptée, est devenu nécessaire vu l'importance croissante de la télégraphie sans fil et de la place de plus en plus grande qu'elle occupe dans le monde des affaires. Ce projet de loi est aussi en quelque sorte un des résultats des délibérations de la convention radiotélégraphique, tenue à Londres l'an dernier. Tous les pays qui ont adhéré à cette convention y ont envoyé des représentants et le Canada était représenté par le sous-ministre de la Marine ainsi que par le surintendant de la télégraphie sans fil.

Nous avons déjà dans nos statuts une loi concernant la radiotélégraphie et c'est cette loi que nous nous proposons de modifier. Les dispositions actuelles concernant la télégraphie sans fil se trouvent dans la loi de 1906. Cette loi décrète qu'aucun poste de radiotélégraphie ne peut être érigé dans le Canada sans un permis accordé par le ministre. C'est justement cette disposition de la loi actuelle que nous voulons amender par le projet qui sera déposé, si le comité approuve la présente résolution.

Outre le permis exigé par la loi actuelle, le nouveau projet décrète:

L'installation obligatoire d'appareils radiotélégraphiques sur les navires portant cinquante personnes et voyageant entre des ports éloigné de plus de 200 milles.

La transmission des radiotélégrammes par toutes les lignes télégraphiques et les câbles du Canada.

L'emploi exclusif de sujets britanniques comme télégraphistes dans les postes sur terre. L'obligation pour tous les employés de s'engager à garder le secret.

Une punition pour la transmission de faux appels de détresse ou pour ingérence volontaire.

Le projet autorise aussi le Gouverneur en conseil:

A fixer les honoraires pour les différents permis.

A adhérer à toute convention internationale concernant la télégraphie sans fil.

A établir des règlements pour assurer l'application de la loi.

La télégraphie sans fil a pris un tel développement qu'un règlement international est devenu nécessaire. A l'heure présente, cette réglementation est confiée à la conférence radiotélégraphique dont j'ai parlé il y a un instant. Presque tous les pays du monde, y compris le Canada, font partie de cette conférence. Voici la liste de ces pays:

L'Allemagne et ses protectorats; les États-Unis d'Amérique; la république Argentine; l'Autriche-Hongrie; le Bosnie et l'Herzégovine, la Belgique et le Congo belge, le Brésil, la Bolivie, le Chili, le Danemark, l'Egypte, l'Espagne et ses colonies, la France et ses possessions africaines, l'Angleterre avec toutes ses colonies et protectorats, à l'exception de Terre-Neuve, la confédération Sud-africaine, l'Australie, le Canada, les Indes anglaises, la Nouvelle-Zélande, la Grèce, l'Italie et ses colonies, le Japon et ses colonies, le Maroc, Monacco, la Norvège, la Hollande et les Indes hollandaises, la Perse, le Portugal et ses colonies, la Russie, la république de Saint-Martin, le Siam, la Suède, la Turquie, l'Uruguay.

On voit par là que presque tous les pays du monde ont adhéré à cette convention radiotélégraphique. Il est important d'autoriser le Gouverneur en conseil à donner son consentement à ces conventions internationales afin que le Canada soit représenté aux réunions qui ont lieu tous les cinq ans et que nos représentants prennent part aux délibérations et aient leur mot à dire dans la rédaction des règlements, vu que nous possédons actuellement plus de postes radiotélégraphiques que tout autre pays; nous en avons trente-sept. Il est important aussi que le Canada soit en état de retirer tout l'avantage possible de ces règlements, dont l'un impose l'installation d'appareils radiotélégraphiques sur les navires dans toutes les parties du monde. Si quelques députés s'intéressent à la question, je leur fournirai un exemplaire du compte rendu de la convention de Londres.

Outre l'octroi des permis et certaines autres dispositions, le nouveau projet de loi confère certains pouvoirs au Gouverneur en conseil, entre autres:

Classer les postes en différentes catégories et déterminer l'installation que devront posséder les postes de chaque catégorie.

Emettre différentes sortes de permis et déterminer la période pendant laquelle ils seront valables.

Prescrire la forme des différents permis et les conditions et restrictions qui y seront attachées.

Faire subir des examens aux postulants pour l'octroi de certificats comme télégraphistes, prescrire la forme des examens pour les télégraphistes des différentes classes, et déterminer quelle classe de télégraphistes pourra prendre du service dans les postes de chaque catégorie.

Spécifier la garde qu'il faudra monter dans les différentes catégories de postes, et le nombre de télégraphistes que devra comprendre le personnel de chaque poste.

Faire des règlements concernant l'inspection de tous les postes.

Faire des règlements régissant le fonctionnement des installations sur les navires, dans les eaux territoriales.

Faire des réglements régissant le fonctionnement, dans tous les postes du Canada, concernant l'échange des messages.

Par le nouveau projet de loi, Sa Majesté est autorisée, en tout temps, à prendre possession d'un poste et à l'exploiter comme service public et à mettre la censure sur les messages expédiés ou reçus par un poste. Des punitions appropriées sont imposées pour les infractions aux dispositions de la nouvelle loi.

Le plus grand inconvénient que l'on éprouve dans l'exploitation de la télégraphie sans fil provient de ce que les signaux sont envoyés avec la même énergie, dans toutes les directions. Tout poste situé dans un certain rayon d'un poste expédiant un message peut recevoir ce dernier pourvu que son appareil soit ajusté à la longueur de l'onde émise par le poste expédiant le message. Deux postes, dans un pourtour déterminé, ne peuvent pas échanger de signaux à un moment convenu, sans se nuire mutuellement, à moins qu'ils ne soient très éloignés, l'un de l'autre et ne soient munis d'appareils ajustés avec beaucoup de précision et qu'il n'y ait au moins 15 p. 100 de différence dans la longueur des ondes émises par chacun; si les deux postes sont rapprochés l'un de l'autre, la différence de longueur entre les ondes doit être de beaucoup plus considérable, pour empêcher que les postes se nuisent réciproquement.

Le nouveau projet de loi autorise le ministre à faire des règlements concernant le fonctionnement de ces postes, et ces règlements seront établis en vue d'établir un maximum d'efficacité et un minimum d'inconvénient, entre les postes sous sa juridiction. Quand on étudie la question à fond, on constate que la confusion entre les ondes provient autant de l'incapacité

M. HAZEN.

du télégraphiste que de l'insuffisance de l'appareil. C'est pourquoi le ministre aura le droit d'exiger des télégraphistes des certificats d'aptitudes en télégraphie sans fil, et dire quelle classe de certificats devront posséder les télégraphistes dans les postes des différentes catégories.

Telles sont, en résumé, les principales dispositions du bill. Elles sont devenues nécessaires depuis que la télégraphie sans fils occupe une aussi grande place dans la vie commerciale du Canada et des autres pays.

Plusieurs sont d'opinion que la télégraphis sans fil, au point de vue des services qu'elle peut rendre, est encore dans l'enfance, et qu'avant longtemps, ce mode de transmission sera employé pour la presse et le commerce à un point auquel on n'aurait même pas songé, il y a quelques années.

Ce bill est nécessaire pour bien établir le contrôle de l'Etat sur toute la télégraphie sans fil, dans les limites du pays, et pour que nos règlements se coordonnent avec ceux qui existent dans les autres pays et soient conformes aux règles posées par la convention qui tient ses assises tous les cinq ans, pour étudier et régler les questions de cette nature.

M. PARDEE: Je suppose que ces dispositions s'appliqueront aussi aux grands lacs.

M. HAZEN: Elles s'appliqueront à la radiotélégraphie dans tout le Canada.

M. PARDEE: Je veux parler de l'installation des appareils sur les navires.

M. HAZEN: Oui; aucune exception n'est faite.

M. PARDEE: Pour quelle raison l'honorable ministre fixe-t-il la distance entre deux ports à 200 milles? Cela constitue un assez long voyage et ne serait-il pas préférable de raccourcir la distance? Dans certaines parties des grands lacs, un navire peut subir de graves avaries dans un voyage de 200 milles; il me semble qu'une distanc de 100 milles répondrait mieux aux intentions du bill, car dans certaines parties des grands lacs, cette distance de 200 milles n'aurait guère de valeur.

M. HAZEN: Pendant que j'étais occupé à rédiger le bill, je me suis dit que nous allions peut-être un peu vite, et que nous proposions un projet de loi trop rigoureux. Si l'on croit qu'une distance de 200 milles est trop grande pour répondre à tous les besoins, je consentirai volontiers à ce qu'elle soit réduite à 100 milles. Ce point pourra être discuté en comité. Je signalerai cette objection aux fonctionnaires du département qui ont fait une étude spéciale de la question et je leur demanderai leur opinion.

M. SINCLAIR: La loi s'appliquera-t-elle aux navires qui ne sont pas enregistrés au Canada?

M. PARDEE: Il y a un très grand nombre de navires qui ne sont pas enregistrés au Canada et auxquels il serait impossible d'appliquer la loi.

M. HAZEN: De fait, très peu de paquebots transatlantiques sont enregistrés au Canada.

M. PUGSLEY: La loi s'appliquera-t-elle à ce navire qu'on appelle le " Duc de Connaught "?

M. HAZEN: Je le crois. Les seuls paquebots transatlantiques enregistrés au Canada sont ceux du Nord-Canadien.—" Le Royal George " et le " Royal Edward "; ils sont enregistrés à Toronto. Les paquebots de la ligne Allan, de la ligne White-Star et du Pacifique-Canadien sont enregistrés en Angleterre, mais je crois que la loi s'appliquera à tous les navires partant d'un port canadien.

M. PARDEE: Beaucoup de navires sur les grands lacs ne sont pas enregistrés au Canada.

M. HAZEN: En effet.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre a-t-il songé au service de navires sur la baie de Fundy?

M. HAZEN: De quel service l'honorable député veut-il parler?

M. PUGSLEY: Du service entre Saint-Jean et Digby. Le voyage est à peine de quarante milles, mais ces eaux sont aussi dangereuses que tout ce que nous avons au Canada. Avant d'arriver à Saint-Jean, la dernière escale des navires qui font le service entre Boston et Saint-Jean, est à Eastport et entre Eastport et Saint-Jean, la distance n'est pas de cent milles. L'honorable ministre ne doit pas oublier que, dans beaucoup d'endroits, la distance entre deux ports ne dépasse pas quarante ou cinquante milles et, cependant, la navigation y est très dangereuse.

M. HAZEN: Il y a beaucoup de vrai dans ce que vient de dire l'honorable député, mais ces détails pourront être étudiés et discutés en comité. Je me suis demandé si les dispositions de cette loi devaient s'appliquer seulement aux navires portant plus de cinquante passagers ou à tous les navires ayant des passagers. Quelques-uns seront peut-être d'avis que la loi devrait s'appliquer à tous les navires, qu'ils portent cinq, cinquante ou cinq cents passagers. D'un autre côté, il ne serait peut-être pas facile d'installer des appareils de télégraphie sans fil sur de petits navires à passagers, comme nous en avons plusieurs au Canada.

M. PUGSLEY: Une installation de télégraphie sans fil ne coûte pas très cher.

M. HAZEN: Cela coûte assez cher. Un grand nombre de ces petits bateaux à vapeur font difficilement leurs frais, et je ne vois pas qu'il y ait grande nécessité d'obliger des vaisseaux qui ne portent que dix ou douze passagers à avoir la télégraphie sans fil, mais c'est une question à étudier. Il est facile de voir qu'il y a deux côtés à cette question et les détails pourront être discutés lorsque le bill sera soumis à la Chambre.

Le service dans la baie de Fundy, dont il est question ici est, je suppose, celui d'entre Saint-Jean et Digby. La distance ne dépasse guère quarante milles, mais c'est un service important et parfois des bateaux y transportent des centaines de passagers dans un seul voyage.

M. PUGSLEY: Je me rappelle qu'un naufrage terrible a eu lieu sur le lac Ontario, je crois, il y a deux ou trois ans; j'étais alors ministre des Travaux publics et des plaintes ont été portées au département au sujet de ce naufrage, dans lequel plusieurs vies ont été perdues. Je n'ai aucun doute que si le vaisseau avait été muni d'un appareil de télégraphie sans fil ce désastre aurait pu être empêché.

M. HAZEN: Le congrès des Etats-Unis a voté une loi comme celle-ci, et toutes les principales nations du monde qui font partie de la conférence internationale radiotélégraphique songent à suivre leur exemple. La loi des Etats-Unis est plus sévère que celle proposée dans ce bill. Elle oblige tous les vaisseaux—qu'ils aient des permis pour transport des personnes ou non—pouvant porter cinquante passagers ou plus et naviguant entre des ports éloignés de deux cents milles, à avoir une installation de télégraphie sans fil et pas moins de deux télégraphistes, sous peine d'une amende de cinq mille piastres contre le navire, et cent piastres contre le maître du navire pour chaque violation de la loi.

Autant que j'ai pu savoir, tous les vaisseaux canadiens qui tomberaient sous le coup de ce bill sont déjà munis des appareils nécessaires de télégraphie sans fil. Je veux parler des vaisseaux sur la côte de l'Atlantique, sur les Grands lacs, et sur la côte du Pacifique.

La loi frappera plusieurs navires anglais et étrangers, particulièrement ceux qui font le service entre Saint-Jean (N. B.) et Mexico, la ligne Pickford et Black qui navigue aux Antilles, et la ligne Furness-Whity qui fait le service entre Halifax et l'Angleterre, par voie de Saint-Jean de Terre-Neuve.

Voici comment se fait généralement l'installation de télégraphie sans fil sur les vaisseaux. Les compagnies de navigation s'entendent avec les compagnies de télégraphie sans fil, qui fournissent l'installation et la font fonctionner pour une certaine somme par année. Dans presque tous les cas cette somme est de mille dollars par année, pour laquelle la compagnie de télégraphie sans fil consent à installer les appareils, à les maintenir en bon état, a fournir un télégraphiste et à transmettre sans frais additionnels les messages qui se rapportent aux besoins du navire.

Il n'y a aucun doute que pour certains navires canadiens qui font peu de trafic la somme de mille dollars par année serait une charge très lourde et qui les empêcherait peut-être de naviguer. Si le navire préfère faire l'installation lui-même il lui faudra débourser entre $3,000 et $3,500 pour un appareil d'une portée de cent cinquante à deux cents milles, complet avec pièces de réserve. Une installation de deuxième classe de même portée, coûterait environ $2,500.

Les télégraphistes sur les navires reçoivent les salaires suivants: Côte de l'Atlantique, $40 par mois, et nourriture; Grands lacs $40 à $45 par mois et nourriture, côte du Pacifique, $45 à $60 par mois et nourriture.

M. SINCLAIR: Je ferai remarquer au ministre qu'il est important de ne pas faire cette loi trop sévère, et je suis heureux de voir qu'il n'oublie pas qu'il peut exister des cas ou de petits vaisseaux seraient très embarrassés si on les obligeait a se conformer à la loi proposée, et à employer un ou deux télégraphistes coûteux pour faire fonctionner leurs appareils de télégraphie sans fil.

J'espère que ces diverses questions seront examinées avec beaucoup de soin, parce que ce serait une erreur que de suivre l'exemple des Etats-Unis et empêcher par cette loi nos vaisseaux de naviguer. Il est devenu si difficile aux Etats-Unis de posséder et faire naviguer un navire que ce pays a très peu de marine, et je crains que nous soyons en voie de suivre leur exemple dans une certaine mesure. Il y a quelques années nous avons voté une loi défendant à un capitaine de goélette ordinaire de cabotage de ne pas dépasser le cap Hatteras. Depuis des générations les capitaines de la Nouvelle-Ecosse avaient l'habitude de contourner le cap Horne et faire le cabotage sur la côte ouest de l'Amérique du Sud, mais voici que tout d'un coup une loi les empêche d'aller plus loin au sud que le cap Hatteras. En hiver, le commerce des Provinces maritimes est fait en grande partie avec les Antilles, et ce fut un coup très sérieux à nos vaisseaux de cabotage, à tel point que pour échapper à cette loi trop dure, un grand nombre s'enregistrèrent aux Barbades, et cessèrent d'être des navires canadiens. C'était le seul moyen pour eux de continuer à exister, parce qu'ils étaient obligés de dépasser le cap Hatteras afin de

faire leur trafic. Je mentionne cela comme exemple. Il y a quelques années on adopta un autre règlement concernant l'inspection des bateaux à vapeur, inspection que l'on fit trop sévère. Un bateau à vapeur qui avait été inspecté en Angleterre par les Lloyds était obligé de subir une deuxième inspection lorsqu'il arrivait au Canada. Cela obligeait bien souvent le navire à entrer dans un bassin de radoub; ce qui est très coûteux et entraîne beaucoup de retards. Cette loi créa beaucoup de mécontentement parmi nos navigateurs, mais elle fut heureusement rappelée, et je crois que la loi actuelle reconnaît l'inspection faite par les Lloyds en Angleterre et par d'autres grandes compagnies d'inspection maritime en Europe.

Je voudrais savoir de quelle façon cette loi sera appliquée aux nombreux steamers qui naviguent sur les côtes des provinces maritimes, entre Halifax et l'île du Prince-Edouard, ou un port dans le nord du Nouveau-Brunswick ou du Cap-Breton qui sera éloigné de plus de deux cents milles. Ces steamers touchent à un grand nombre de ports sur leur route. Si la loi veut dire deux cents milles entre chaque port où ces steamers arrêtent alors elle ne s'appliquera pas, mais si elle veut dire deux cents milles depuis le point de départ du navire jusqu'à sa destination finale alors elle s'appliquera, et je crois alors, qu'il sera inutile d'obliger les petits vaisseaux de cabotage sur notre côte à s'imposer ce fardeau. Je doute fort, aussi, qu'ils le pourraient. Quant au nombre de passagers cela varie beaucoup. Je suppose que dans un cas d'excursion un de ces petits vaisseaux pourra porter jusqu'à cinquante passagers mais la plupart du temps il n'en a pas la moitié.

M. HAZEN: Dans ces cas-là la loi ne s'appliquera pas. Il est dit dans le bill que l'article obligeant les vaisseaux à avoir une installation de télégraphie sans fil ne s'appliquera pas aux bateaux faisant le service de passagers entre des ports qui sont à moins de deux cents milles de distance. Cela répond à l'objection de mon honorable ami.

M. PARDEE: Il est difficile de faire une règle stricte et uniforme pour tous. Il peut arriver souvent qu'il soit plus important d'avoir la télégraphie sans fil sur des vaisseaux naviguant entre des ports qui sont à moins de deux cents milles de distance que sur ceux faisant des voyages plus longs. Je me demande s'il ne serait pas possible de mettre dans la loi une clause disant que la télégraphie sans fil sera installée sur tel navire que des inspecteurs nommés à cette fin décideront.

M. HAZEN: Quels inspecteurs proposeriez-vous, les percepteurs de douane?

M. PARDEE: Non, parce qu'un percepteur de douane n'aura peut-être pas toujours la compétence voulue pour décider la question. Mais je vois que la télégraphie sans fil est devenue presque d'absolue nécessité pour tous les navires océaniques ou naviguant sur les grands lacs, je proposerais de n'appliquer la loi qu'aux bateaux désignés par un inspecteur nommé à cette fin.

On dira avec raison et, je suis bien de cet avis que si l'on obligeait certains petits vaisseaux à avoir une installation de télégraphie sans fil qui lui coûterait $1,000 par année, la chose leur serait complètement impossible et ils seraient forcés de cesser de naviguer. Mais on ne peut nier que bien que certains bateaux ne portent pas cinquante passagers, et supposant même qu'ils n'en porteraient que vingt-cinq, ces vingt-cinq personnes ont autant droit à être protégées au moyen de la télégraphie sans fil que cinquante. Nous guidant donc d'après l'expérience acquise dans la navigation sur les lacs, je crois que le devoir du Gouvernement serait de considérer s'il ne doit pas nommer un inspecteur pour la navigation des eaux intérieures et des Grands lacs, lequel déciderait quels sont les bateaux sur lesquels devra être imposé un appareil de télégraphie sans fil. Je ne suis pas prêt à dire que cela est praticable, parce que j'admets qu'une telle loi devra être impérative. S'il est possible de fixer les dimensions des bateaux et le nombre des passagers qu'ils devront transporter, il sera peut-être mieux de faire la loi obligatoire pour tous. Néanmoins, je crois qu'il ne serait pas mal d'étudier s'il serait pratique ou non de nommer un inspecteur qui inspecterait ces bateaux et déciderait d'après le nombre de passagers qu'ils peuvent transporter, leurs moyens de sauvetage et leur pouvoir de résistance à la mer, s'ils devront ou non être munis de la télégraphie sans fil.

M. HAZEN: Je crois que si l'on veut que la loi donne satisfaction, il vaut mieux la faire impérative que d'en laisser l'application à la discrétion d'un fonctionnaire ou d'un département public. Dans ce dernier cas il y aurait très grand danger de pression politique ou autre à laquelle il serait difficile dans certains cas de résister. Mais si la loi est absolue, il y aura peu ou pas de difficulté à l'appliquer. Rien ne presse pour l'adoption de ce bill. Il est très important et si, après qu'il aura subi sa première et deuxième lectures, on le laisse en suspens jusqu'à l'ajournement du nouvel an, peut-être qu'alors les cercles maritimes et les journaux auront eu le temps de l'étudier et de le discuter, et nous aurons alors une expression d'opi-

nion qui nous permettra de modifier le bill dans un sens plus conforme à l'intérêt public qu'il l'est aujourd'hui. Il y a là des questions de détail que nous désirons régler autant que possible dans l'intérêt du public, mais tout le monde s'accorde, je crois, sur le fait que la nécessité s'impose d'une loi de ce genre. Je propose que rapport soit fait de la résolution.

M. ARMSTRONG (Lambton-est): L'honorable ministre nous a dit, je crois, qu'un article du bill autorise le gouvernement du Canada à acheter des postes de télégraphie sans fil, quand il le voudra. J'ai toujours été fortement en faveur de voir le gouvernement posséder et exploiter lui-même ces postes, car je suis convaincu que c'est la meilleure politique à suivre. L'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) a posé la question d'une façon très juste devant cette Chambre en ce qui concerne les grands lacs. C'est une question qui demande à être beaucoup étudiée parce que le trafic sur ces lacs pendant une certaine saison de l'année est énorme. Il y a des lacs de deux cents milles d'étendue et bien qu'il y ait peu de bateaux capables de parcourir cette distance d'un seul voyage, il y en a qui transportent des passagers jusqu'à cinquante et cent milles. Je demanderai à l'honorable ministre (M. Hazen) si des dispositions ont été prises pour l'achat et le fonctionnement de postes de télégraphie sans fil.

M. HAZEN: Le bill autorise le gouvernement a prendre possession d'un poste de télégraphie sans fil et de l'exploiter dans l'intérêt du public. Le but de cet article n'est pas celui que l'honorable député a dans son esprit; celui de faire de ces postes la propriété du gouvernement. L'idée que l'on a en vue est que s'il arrivait que ces postes, qui sont absolument nécessaires au commerce et aux affaires générales du pays, fussent mal administrés ou que les messages d'un caractère confidentiel fussent communiqués à des personnes auxquelles ils ne devraient pas l'être, ou s'il y avait d'autres raisons du même genre, le gouvernement aurait alors le pouvoir, et c'est très sage, je crois, d'intervenir et de faire fonctionner lui-même ces postes.

M. McKENZIE: Est-ce l'intention du Gouvernement de renvoyer ce bill devant le comité de la marine?

M. HAZEN: Ce n'est pas l'habitude de renvoyer les bills du Gouvernement a un comité. Peut-être la chose ne sera-t-elle pas nécessaire, mais si elle le devenait je n'aurais aucune objection à ce que le bill fût soumis au comité.

M. McKENZIE: Il est possible que beaucoup d'intéressés désirassent être entendus, et la chose sera plus facile devant un comité qu'autrement.

M. HAZEN: Nous aurons probablement avant longtemps des nouvelles de ces intéressés et nous tiendrons compte de leurs observations.

(Rapport est fait de la résolution, qui est lue une première et deuxième fois et adoptée.)

DEPOT D'UN BILL.

M. HAZEN demande à déposer un bill (n° 26) concernant la radiotélégraphie.

La motion est adoptée et le bill lu une première fois.

AMENDEMENT A LA LOI DE NAVIGATION.

Sur motion de M. Hazen la Chambre se forme en comité pour discuter le projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi de la marine marchande au Canada, chapitre 119 des statuts revisés, 1906, et de prescrire (a) que le ministre de la Marine et des Pêcheries peut donner des instructions concernant l'enregistrement de navires naufragés, et les noms des navires; et (b) que les inspecteurs nommés sous l'empire de la partie VII de ladite loi, ainsi que toutes autres personnes que le ministre peut nommer, formeront le bureau d'inspection des bateaux à vapeur.

M. HAZEN: Pendant la discussion de l'autre bill, mon honorable ami le député de la ville de Saint-Jean (M. Pugsley) a voulu tourner en ridicule l'enregistrement d'un bassin de radoub sous l'appellation de navire. J'ai découvert dans mon département qu'il y a quelques années, lorsque le Gouvernement dont mon honorable ami était membre dirigeait les affaires du pays, une grue achetée par les commissaires du port de Montréal pour charger et décharger les vaisseaux a été enregistrée comme navire. Cependant cela n'a rien à faire avec le bill soumis présentement à cette Chambre. Ce bill dont le but est de modifier la loi de navigation est nécessaire dans l'intérêt du public, ainsi que l'expérience du département de la Marine en a convaincu le sous-ministre et les autres fonctionnaires permanents. Cela s'applique plus particulièrement à la deuxième partie du bill.

La première partie a simplement pour objet de faciliter la dépêche des affaires publiques. Ainsi que le savent tous ceux qui ont été ministres, il ne se passe guère de séance du cabinet à laquelle le ministre de la Marine et des Pêcheries n'ait pas un rapport à soumettre proposant de changer le nom de quelque navire enregistré en Canada. On s'adresse au département pour obtenir la permission de changer le nom d'un navire, et le résultat est que le temps du cabinet est pris inutilement pour étudier les questions qui n'intéressent réellement que le département, et il est ridicule que

tout le Gouvernement soit appelé à s'occuper de questions que le chef du département pourrait régler lui-même. Le changement que l'on propose de faire dans la loi est de substituer le mot " ministre " au mots " gouverneur en conseil ". Ce bill autorisera alors le ministre à approuver ces demandes. Il n'y a rien de radical dans cette procédure qui est conforme à la pratique suivie en Angleterre où la chambre de commerce et non pas le Gouvernement, ou Sa Majesté en conseil règle ces questions. Sur les autres points la loi concernant l'enregistrement des navires ne sera pas changée. L'autre question qui fait le sujet du bill est plus importante, et se rapporte à la composition du bureau d'inspection des bateaux à vapeur et à la nomination d'un président. Une difficulté sérieuse a surgi l'été dernier pendant que j'étais en Angleterre, alors qu'un autre membre du gouvernement dirigeait mon département, et c'est la raison qui fait que ce bill est soumis à cette Chambre avec la recommandation du sous-ministre. Actuellement seuls les inspecteurs de bateaux à vapeur peuvent être membres du bureau. Mais ce bill permettra au ministre d'y nommer d'autres personnes que des inspecteurs de bateaux à vapeur. On est d'opinion au département que tout membre du bureau devrait pouvoir en devenir président. Aujourd'hui ce poste ne peut être rempli que par un inspecteur et il n'est pas désirable que cet état de chose continue. Il embarrasse le département dans l'administration de ce service important, et il empêche le bureau d'avoir de bons membres. Il faut pourvoir à l'expansion et au développement de ce service et donner au chef du département le pouvoir de nommer comme membres de ce bureau d'autres personnes que ces inspecteurs de bateaux à vapeur.

Nous ne nous proposons pas, naturellement, de faire faire l'inspection des chaudières ou des machines ou des coques de vaisseaux par des gens qui n'ont pas passé leur examen comme inspecteurs de bateaux à vapeur; seules les personnes qualifiées auront le droit de faire ces inspections. Mais les questions se rapportant aux appareils de sauvetage peuvent fort bien être étudiées et décidées avec avantage par des personnes qui ne sont pas inspecteurs, et qui ne veulent pas l'être et tous ne le pourraient pas, car il n'y a pas de place vacante. L'amendement proposé aura pour effet de rendre le service plus étendu et plus utile. La nomination du président est une question importante. Si le choix du ministre est limité aux inspecteurs, le service pourra peut-être en souffrir, et les inspecteurs disponibles n'ont pas les qualités voulues pour remplir une charge aussi responsable. Un homme peut être un excellent inspecteur des machines ou des coques de navires, et cependant faire un très mauvais président de bureau. Les qualités requises pour les deux charges ne sont pas les mêmes. Il faut compter ensuite avec les détails de l'examen si l'on nomme une nouvelle personne. Avant de pouvoir être nommé président, il faut que le candidat subisse un examen comme inspecteur. Voici comment le ministre m'a expliqué la difficulté qui c'est produite l'année dernière. Lorsque l'ancien président (M. Adams) fut mis à sa retraite le printemps dernier, bien que le département eût dans le service un homme parfaitement qualifié (M. MacDonnel), il fut impossible de le nommer pour remplacer le président et nous fûmes obligés de nommer un des inspecteurs à cette charge. Peu de temps après cet inspecteur tombait malade et a été pendant tout l'été incapable d'agir. Le résultat a été que le service en a beaucoup souffert. Si ce bill eût été loi, si le ministre avait pu ajouter d'autres membres à ce bureau, j'aurais nommé le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries membre et président. Avec son aide, les affaires auraient marché avec satisfaction. Mais M. Adams ayant été mis à sa retraite, à sa propre demande, l'autre personne qui a été nommée président étant tombée malade, le département avait le droit de nommer le président. Il y avait dans le département un homme possédant toutes les qualités voulues, mais que nous ne pouvions pas nommer parce qu'il n'avait pas subi les examens nécessaires. Il est important d'avoir des inspecteurs ocmpétents parce que l'inspection des coques est une chose très importante pour la sûreté du public voyageur, et il est aussi très désirable que la loi soit modifiée de façon à conférer le pouvoir additionnel de nomination au ministre en exercice.

Voilà ce que pensent les principaux fonctionnaires du département; c'est ce qu'ils proposent et je m'accorde pleinement avec eux. Si la Chambre approuve les changements proposés nous ne nous trouverons plus dans la situation dans laquelle nous avons été malheureusement placés l'été dernier.

M. PARDEE: L'honorable ministre a dit que lorsqu'il y aurait une vacance il devrait avoir le droit de nommer un inspecteur, même s'il n'avait pas subi l'examen.

M. HAZEN: Non, pas de nommer un inspecteur.

M. PARDEE: Un membre du bureau.

M. HAZEN: Un membre du bureau. Personne ne peut être nommé inspecteur sans avoir subi l'examen.

M. PUGSLEY: La loi sur ce point n'est pas changée?

M. HAZEN: Non pas du tout. Mes honorables collègues comprendront quel avantage il y aurait si le ministre pouvait nom-

mer président le sous-ministre ou d'autres fonctionnaires de son département, qui sont au courant de la charge de président, et qui pourraient organiser et remplir les travaux du bureau. Un inspecteur pourrait ne pas avoir les qualités nécessaires pour agir comme président.

M. SINCLAIR: Le ministre a-t-il fixé une limite au nombre qui pourra être nommé, ou s'il pourra en nommer tant qu'il le voudra?

M. HAZEN: Le nombre n'a pas été limité, il est très possible que l'observation de mon honorable ami soit juste. La même pensée m'est venue à la lecture du bill ce soir, et j'étudierai ce point avec mon sous-ministre avant que le bill revienne devant la Chambre de nouveau.

M. PUGSLEY: Un salaire est-il attaché à la charge?

M. HAZEN: Nous ne nous proposons pas de payer de salaire. Notre intention est de nommer des fonctionnaires actuels du département.

M. McKENZIE: Le ministre me pardonnera peut-être de profiter de cette discussion pour lui demander si l'on a appelé son attention sur la collision très sérieuse qui a eu lieu dans le port de Sidney entre le "City-of-Sidney" et le remorqueur "Douglas-Thomas", ou si on a tenu une enquête au sujet de ce désastre dans lequel plusieurs vies ont été perdues, et si l'on a fait des démarches pour se renseigner. J'ai reçu de Sidney quelques lettres dans lesquelles on se plaignait qu'aucune enquête n'avait été faite. Je dirai au ministre qu'à mon avis cet accident demande une enquête très sérieuse de la part du département.

M. HAZEN: Dès que le département a appris cet accident, nous avons ordonné au commissaire des sinistres maritimes de se rendre à Sidney pour tenir une enquête. Le commissaire avait déjà sur les bras plusieurs enquêtes au sujet de naufrages qui avaient eu lieu dans le Saint-Laurent; mais on me dit que s'il n'est pas déjà en route pour Sidney, qu'il partira immédiatement.

M. PARDEE: Je voudrais poser au ministre une autre question qui se rapporte au bill qui vient d'être présenté: Quelle est la raison du règlement qui défend aux fonctionnaires du département de communiquer à ceux qui en font la demande les rapports d'inspecteurs de chaudières ou de coques de navires. A première vue je ne vois pas quel mal il pourrait y avoir de communiquer ces rapports. Si le vaisseau est en bon état cela ne peut faire de tort à personne, mais s'il n'est pas propre à tenir la mer, il vaut beaucoup mieux que la chose soit connue le plus vite possible, et le département devrait communiquer aux intéressés qui en font la demande les rapports d'inspecteurs de chaudières et de navires.

M. HAZEN: Je ne savais pas que ce fût la règle dans le département.

M. PARDEE: Il y a environ deux mois, j'ai écris au département demandant copie d'un rapport de ce genre et l'on m'a répondu que ce n'était pas la règle du département de donner communication de semblables rapports.

M. HAZEN: Qui a écrit cette lettre?

M. PARDEE: Le sous-ministre.

M. HAZEN: Je ne savais pas que cette règle existât. Il peut cependant y avoir de bonnes raisons en sa faveur. C'est la première fois que mon attention est appelée sur cette règle, et j'en demanderai la raison.

M. PARDEE: Je ne dis pas qu'il ne peut pas y avoir de très bonnes raisons, mais je n'en connais pas dans le moment.

(Rapport est fait de la résolution qui est lue une première et une deuxième fois et adoptée.)

DEPOT D'UN BILL.

M. HAZEN demande à déposer un bill (n° 27) à l'effet de modifier les lois de navigation.

La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.

A dix heures, sur motion de M. Pelletier, la séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 9 décembre 1912

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

COMMUNICATION D'UN MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre) présente et M. l'Orateur lit le message qui suit de Son Altesse Royale le Gouverneur général:

Messieurs de la Chambre des communes,

J'ai reçu avec un grand plaisir l'adresse que vous avez votée en réponse à mon discours à l'occasion de l'ouverture du Parlement.

DEPOTS DE RAPPORTS.

M. l'ORATEUR dépose le rapport de la commission de régie interne de la Chambre des communes pour l'année dernière.

M. BORDEN dépose le rapport de la commission des services publics; aussi les décrets du conseil acceptant la démission des commissaires.

Sur proposition de M. Borden, il est ordonné que ce dernier rapport soit imprimé immédiatement.

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA CONVENTION DE COMMERCE AVEC LES ANTILLES.

Sur motion de l'hon. M. FOSTER (ministre du Commerce) il est ordonné que la Chambre se forme demain en comité général pour l'examen du projet de résolution qui suit:

Décide qu'il y a lieu de décréter ce qui suit:

1. Que la convention du neuf avril mil neuf cent douze passée à Ottawa par les représentants des colonies des Indes Occidentales soit ratifiée;

2. Que, après que la dite convention sera entrée en vigueur en vertu de ses conditions, et aussi longtemps qu'elle subsistera, seront imposés, perçus et acquittés sur et pour toutes les marchandises énumérées dans le tableau B annexé à la dite convention, produits naturels ou fabriqués de l'une ou l'autre des colonies contractantes, quand les dites marchandises sont importées directement d'un pays britannique en Canada ou retirées d'entrepôt pour y être consommées, dès lors qu'elles ont été importées comme il est dit ci-dessus, les droits de douane suivants, à savoir:

(a) A raison des quatre cinquièmes des différents taux de droits, s'il en est, imposés sur des marchandises similaires quand elles sont importées d'un pays étranger; ou

(b) D'après les différents taux, s'il en est, inscrits respectivement en regard de chaque item, ou imposés sur des marchandises non énumérées dans la colonne "Tarif de préférence britannique", tableau A du tarif douanier de 1907, ou dans l'un ou l'autre des changements qui ont pu y être apportés, quel que soit le taux le moins élevé;

3. Que rien dans le paragraphe qui précède n'affectera les taux de droits de douane exigibles sur le sucre brut, importé en Canada ou retiré d'entrepôt pour y être consommé, et auquel s'appliquent les taux de droits de douane établis par l'item tarifaire 135b dans le tableau A du tarif douanier de 1907, modifié par le chapitre 10 des Statuts de 1909;

4. Que, à la date et à partir de la date qui sera déterminée dans et par une proclamation publiée, à tel moment que le Gouverneur en conseil jugera convenable, dans la "Gazette du Canada", les marchandises énumérées dans le tableau B de cette convention ne bénéficieront des privilèges et concessions de la dite convention que si ces marchandises sont transportées par navires directement et sans transbordement jusqu'à un port de mer ou fluvial canadien, et proviennent de l'une ou l'autre des colonies contractantes, ou de l'une des autres colonies qui, en vertu des dispositions de la dite convention, ont droit de participer aux susdits privilèges de concessions.

5. Que, en attendant l'exercice du choix attribué au Gouverneur en conseil par le paragraphe précédent, il sera préparé des mesures propres à établir un contrôle effectif des taux de fret dans tous les octrois de subventions aux navires à vapeur, où le Canada est partie intervenante, et sous le régime desquels ces navires font la navette entre des ports canadiens et des ports des colonies qui ont droit de participer aux privilèges ou concessions établis par les présentes;

6. Que les privilèges ou concessions accordés aux colonies parties à la présente convention seront concédés aux autres colonies énumérées dans le tableau D de la dite convention durant une période de trois années à compter de la date à laquelle la dite convention entrera en vigueur, d'après les conditions de sa teneur;

7. Que les privilèges ou concessions accordés aux colonies contractantes seront concédés au Royaume-Uni et à celles des autres colonies et possessions britanniques qui seront admises à y participer, par voie de proclamation publiée dans la "Gazette du Canada," aussi longtemps que les colonies contractantes continueront d'avoir droit à ces privilèges ou concessions; pourvu toujours, cependant, que rien dans les présentes n'aura pour effet d'amoindrir aucun privilège dont jouissent le Royaume-Uni et les colonies et possessions sous le régime du tarif de préférence britannique;

8. Que le Gouverneur en conseil pourra établir les règles et règlements qui seront jugés nécessaires aux fins de donner effet aux présentes et à la dite convention;

9. Que les dispositions de toute loi faisant obstacle à la mise en pleine vigueur des présentes résolutions et de la dite convention seront suspendues de temps à autre en autant qu'elles y seraient incompatibles.

M. FOSTER: Je désire mettre sur le bureau de la Chambre le document qu'a demandé l'honorable député d'Halifax (M. Maclean).

Sir WILFRID LAURIER: Qu'est-ce que ce document-là?

M. FOSTER: Il indique le taux des droits d'entrée qui existent aujourd'hui dans toutes les Antilles, parties à ce traité.

DEPOT D' UNE RESOLUTION RELATIVE AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

Sur motion du très hon. M. BORDEN (premier ministre) il est ordonné que la Chambre se forme demain en comité général pour l'examen du projet de résolution qui suit:

Décide qu'il y a lieu relativement au bill actuellement devant cette Chambre, intitulé: "Loi à l'effet d'autoriser des mesures en vue d'augmenter les forces navales effectives de l'empire", de décréter:

(a) Que, à même le fonds du revenu consolidé du Canada, il soit loisible de verser une

somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'augmenter immédiatement les forces navales effectives de l'empire;

(b) Que la dite somme sera utilisée sous la direction du Gouverneur en conseil pour les fins de la construction et l'équipement de cuirassés d'escadre ou de croiseurs cuirassés, du type le plus moderne et le plus puissant;

(c) Que les dits navires, une fois construits et équipés, seront placés par le Gouverneur en conseil à la disposition de Sa Majesté pour la défense commune de l'empire;

(d) Que la dite somme sera versée et utilisée, et les dits navires construits et mis à la disposition de Sa Majesté en conformité des conditions et conventions consenties et conclues entre le Gouverneur en conseil et le gouvernement de Sa Majesté.

RECLAMATION DE Mme LABERGE.

M. ETHIER: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'aurais une question à poser au ministre des Postes.

Sur la fin de la dernière session, je lui avais demandé d'accorder une indemnité spéciale à la veuve de M. Laberge, ce courrier d'entreprise qui s'est noyé l'automne dernier dans le lac des Deux-Montagnes. Le ministre des Postes m'a répondu dans le temps qu'il était trop tard, à cette époque de la session, pour insérer pareille demande au budget. Mme Laberge a écrit au ministre le 4 novembre, et elle a, le 6, reçu de lui une réponse, qui est en français et que je vais traduire:

J'ai reçu votre lettre en date du 4 courant, touchant l'indemnité que vous désirez obtenir du ministre. J'ai pris note de ce que vous me dites, et je verrai ce qu'il m'est possible de faire.

Bien à vous,
L. P. PELLETIER.

Est-ce l'intention du ministre des Postes d'accorder à Mme Laberge ce qu'elle lui demande?

L'hon. M. PELLETIER (directeur gén. des Postes): Je ne suis pas en mesure de répondre à mon honorable ami avant le dépôt du budget.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voie sont indiquées par un astérisque.)

ACHATS DE CHARBON GALLOIS.

M. LEMIEUX demande:

Le département des Travaux publics a-t-il accordé un contrat pour livraison de charbon gallois aux divers édifices fédéraux en la cité de Montréal?

2. Des soumissions ont-elles été demandées par la voie des journaux? Dans l'affirmative, quels sont ces journaux?

3. Quels sont le nom et le chiffre de la soumission de chaque soumissionnaire?

4. Quel est le nom du plus bas soumissionnaire?

5. Quel est le nom du fournisseur ou des fournisseurs à qui le contrat a été adjugé?

M. BORDEN.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics):

1. Non.

2. (a): Oui. (b) La "Gazette" de Montréal, le "Standard", l'"Action", le "Devoir", le "Canadian Century", la "Tribune", le "Moniteur du Commerce", la "Patrie", le "Canadian Jewish Times" et l'"Areldo del Canada".

—	Anthracite.			Bitumineux.
	Fournaise.	Œuf.	Poêle.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Geo. Hall Coal Co.....	7 25	7 50	7 50	4 00
J. O. Labrecque et Cie..	7 50	7 75	8 00	4 50
The Merchants Coal Co..	7 25	7 50	7 50	
Ernest Lemire..	7 50	7 75	7 75	4 75
Farquhar Robertson Ltd.	7 50	7 75	8 00	
Andrew Baile.....	7 25	7 25	7 25	
General Improvement & Contracting Co.....	.....	.....	.....	4 15

4. La "Geo Hall Coal Co.", la Merchants Coal Co.'" et Andrew Baile ont été les soumissionnaires au plus bas prix pour le charbon de calorifère destiné à la douane.

La "Geo. Hall Coal Co." a été le soumissionnaire au plus bas chiffre pour le charbon destiné à l'entrepôt de vérification.

La "Geo. Hall Coal Co.", la "Merchants Coal Co." et Farquhar Robertson, (Ltd), ont été les soumissionnaires au plus bas prix pour le charbon de fourneau destiné au bureau de quartier postal "B".

Andrew Baile a offert le plus fort rabais pour le charbon de fourneau destiné au bureau des colis postaux d'express, aux bureaux de quartiers postaux "C" et "D", au bureau du Revenu et à celui de l'immigration, ainsi que pour charbon de poêle destiné à ce dernier.

5. Sur rapport du surintendant des bâtiments civils, à Montréal, portant que le charbon de Galles qu'Andrew Baile offrait de fournir laissait à désirer, l'entreprise de la fourniture de ce charbon fut adjugée au même prix, $7.25 la tonne, à la douane, la Merchants Coal Company; à l'entrepôt de vérification à la Geo. Hall Coal Company; le bureau de quartier "B", à Farquhar Robertson; bureau de poste de quartier "C" à J. O. Labrecque et Cie; bureau du Revenu, à J. O. Labrecque et Cie; bureau des colis d'express, à J. O. Labrecque et Cie.

COMMISSION DES SERVICES PUBLICS.

M. LEMIEUX demande:

1. Quand M. Guillaume Narcisse Ducharme a-t-il cessé d'exercer ses fonctions de commissaire?
2. Quel traitement a-t-il reçu à titre de commissaire?
3. Quels ont été ses frais de voyage?

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre):

1. Le 19 novembre 1912.
2. $6,690.00.
3. $430.40.

M. LEMIEUX demande:

1. Quand M. Morine a-t-il cessé d'exercer ses fonctions de commissaire?
2. Quels émoluments a-t-il reçus du gouvernement à ce titre?
3. Quels ont été ses frais de voyage?

M. BORDEN:

1. Le 1er juin 1912.
2. $4,920.00.
3. $154.65.

M. LEMIEUX demande:

1. MM. Morine, Lake et Ducharme ont-ils terminé l'enquête qu'ils étaient chargés de faire?
2. Ont-ils déposé un rapport de leurs délibérations pour chaque enquête?
3. Leur commission a-t-elle été révoquée?

M. BORDEN:

1. et 3. MM. Morine, Lake et Ducharme ont, à leur propre demande, été déchargés des fonctions qui leur avaient été conférées par décret du conseil, dont copie a été déposée sur le tableau de la Chambre.

2. Les rapports de leurs délibérations jusqu'au jour de leur démission ont été reçus et déposés sur le bureau de la Chambre.

MARCHES POUR CONSTRUCTION DE VAPEURS FEDERAUX.

M. PUGSLEY demande:

1. Quels sont les steamers dont la construction a été ordonnée par l'un quelconque des département de l'Etat, au cours de l'année dernière, et quelles ont été les soumissions reçues pour cet objet de la part de constructeurs de navires du Canada, de la Grande-Bretagne ou de l'étranger, respectivement?
2. A qui et à quels prix les entreprises ont-elles été adjugées?

L'hon. M. CODERRE (Secrétaire d'Etat):

1. Département des Douanes:

Le vapeur Margaret—pour lequel ont été reçues les soumissions que voici:—John I. Thornycroft et Cie., (à resp. lim.), de Southamton (Angleterre), (canons compris) £56,300 sterling; Wm Beardmore et Cie., (à resp. lim.) de Dalmuir, (Ecosse), chiffre de la soumission, £58,200 sterling; la compagnie de construction de bâtiments de Collingwood, (à resp. lim.) de Collingwood, chiffre de la soumission, $315,000;

Département de la Marine et des Pêcheries, exercice 1911-1912.

Le steamer Dollard. Ont été reçus les soumissions suivantes: — La compagnie Pontbriand, de Sorel (P.Q.) offre de construire un vapeur en conformité des plans et devis, pour $140,000 (soumission retirée); Fleming et Ferguson, de Paisley: offre de construire un vapeur en conformité des plans et devis, livré à Montréal, £31,200—$151,839.79; la Kingston Shipbuilding Co, de Kingston: offre de construire un vapeur en conformité de plans et devis, livré à Montréal, $155,000; Chambers et Simpson, de Toronto; par télégramme seulement, livré sur la Clyde au prix de $165,000. Reçues après l'expiration de la date fixée pour réception des soumissions, de la Polson Iron Works, de Toronto: offre de construire un vapeur en conformité de plans et devis, délivré à Montréal, au prix de $199,331.

Département des Travaux publics:

(a) Un remorqueur, de 50 pieds de long; (b) deux soumissions reçues de constructeurs canadiens. La Polson Iron Works et la compagnie Pontbriand.

2. Département des Douanes:

Entreprise du steamer Margaret adjugée à John I. Thornycroft et Cie., (à resp lim.) à £56,300 sterlings.

Département de la Marine et des Pêcheries:

Marché pour le vapeur Dollard passé avec la Kingston Shipbuilding Co., de Kingston (Ontario) au prix de sa soumission.

Département des Travaux publics:

A la Polson Iron Works, pour $31,499.75.

BASSIN DE RADOUB DE QUEBEC.

M. LEMIEUX demande:

1. A-t-on choisi l'emplacement du bassin de radoub projeté à Québec?
2. Dans l'affirmative, a-t-on choisi l'emplacement après consultation avec un ingénieur?
3. Quel est le nom de l'ingénieur employé par le Gouvernement à cet égard?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics):

1. Oui. A Lauzon, sur la rive sud.
2. Oui.
3. Goode, Son & Matthews, par leur représentant, M. F. Wilson, qui après examen des lieux, déclare dans son rapport que c'est l'endroit le plus convenable pour le bassin projeté à Québec.

AMELIORATION DU CANAL DE SAINT-PIERRE.

M. KYTE demande:

1. Le ministre de la Marine et des Pêcheries ou le ministre des Chemins de fer et Canaux, a-t-il reçu un protêt du maître du port ou des citoyens de Saint-Pierre contre l'entrepreneur chargé des améliorations du canal Saint-Pierre, qui se sert du port pour y déposer les déblais?

2. Quelque correspondance a-t-elle été reçue de l'ingénieur résident à ce sujet? Dans l'affir-

mative, quelque décision a-t-elle été prise dans l'espèce?

L'hon. M. CODERRE (secrétaire d'Etat):

1. Le 8 juillet 1912 le département de la Marine et des Pêcheries a reçu une plainte portant qu'on laisse la terre se déverser dans les eaux du canal actuel. Le département de la Marine a renvoyé l'affaire au ministère des Chemins de fer et des Canaux.

2. Le 20 juillet 1912, l'ingénieur ordinaire a adressé au département un rapport affirmant qu'on prenait toutes les précautions voulues pour empêcher la glaise de se déverser dans le canal actuel. Le 15 juillet, le principal ingénieur adjoint du département des Chemins de fer et des Canaux a également fait des observations personnelles à Saint-Pierre et il a constaté qu'on prenait toutes les précautions voulues pour empêcher l'argile de rouler dans le canal.

ACHAT DE WAGONS PARTICULIERS.

*M. SINCLAIR demande:

1. Combien le Gouvernement a-t-il acheté de wagons particuliers depuis le 10 octobre 1911?

2. Y a-t-il eu concurrence et publicité pour chaque achat?

3. Qui a acheté ces wagons, et à l'usage de qui étaient-ils destinés?

4. Quel est le coût de chacun de ces wagons?

5. Quel est le chiffre de la dépense effectuée pour accessoires, matériel, etc., de chacun des dits wagons jusqu'au 1er novembre 1912?

L'hon. M. CODERRE (secrétaire d'Etat):

1. Un wagon particulier le "Canada".

2. Non.

3. Le département des Chemins de fer et des Canaux, a acheté ce wagon de la compagnie du Pacifique-Canadien, pour l'usage de Son Altesse Royale le Gouverneur général.

4. La somme de $15,000 a été affectée à cet achat.

5. $238.25 pour le "Canada".

AMELIORATION DES GRANDS CHEMINS.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. Depuis la fin de la dernière session du Parlement, le département des Chemins de fer et Canaux, ou l'un des départements administratifs, est-il entré en négociations, par voie de correspondance ou autrement, avec l'un ou l'autre des gouvernements provinciaux au sujet de l'utilisation des crédits votés à la dernière session et destinés à l'amélioration des grandes routes dans les différentes provinces du Canada?

2. Si la chose a eu lieu, quels sont ces gouvernements provinciaux et quels en ont été la nature, l'étendue et le résultat de ces négociations?

3. S'il n'y a pas eu de négociations de pareille nature, pourquoi n'ont-elles pas eu lieu?

4. Au cours des derniers six mois, a-t-on dépensé en partie ou en totalité les crédits votés comme dit ci-dessus? S'il en est ainsi, quelle somme a été dépensée dans chaque province?

5. Si, au cours des derniers six mois, aucune partie de ces crédits n'a été dépensée dans l'une ou l'autre des provinces, quelle est la raison alléguée pour cet état de choses?

L'hon. M. CODERRE (secrétaire d'Etat):

1. Il n'est pas intervenu de négociations de ce genre.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Le projet de loi présenté à la dernière session du Parlement pour l'amélioration des grands chemins n'est pas devenu loi et il n'est pas intervenu de négociations.

4. Il n'a pas été effectué de dépenses dans le but en question.

5. Répondu sous le n° 3.

PORT D'EXPEDITION POUR LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

*M. MURPHY demande:

1. L'attention du Gouvernement a-t-elle été attirée sur un discours fait par le député de Queen-Sunbury publié dans la presse quotidienne le 17 octobre 1912, dans les termes suivants:

Chemin de fer blâmé—Un député des Provinces maritimes dit que le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas de port dans le Canada-est.

"Halifax (N.-E.), 16 octobre.—Parlant devant la chambre de commerce de Dartmouth, hier soir, sur le Grand-Tronc-Pacifique, M. F. H. McCurdy, M.P., qui était le principal orateur, dit que cette compagnie, bien qu'elle ait reçu l'aide financière du Canada n'expédie pas son fret d'un port canadien. Il dit que le peuple canadien, surtout dans les provinces de l'Est, devrait s'opposer à cela, surtout vu le fait que la ligne coûtera trois fois plus que le chiffre original. Le Grand-Tronc, dit-il, ne laisse pas un dollar dans la province. L'Est doit veiller à ses intérêts en cette affaire. Il pense que M. Borden, en sa qualité de citoyen originaire des Provinces maritimes, fera son devoir en cette affaire, mais le peuple doit veiller à ce que ses intérêts ne soient pas sacrifiés par ce chemin de fer".

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement sait-il si le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas l'intention d'expédier son fret d'un port canadien?

3. Dans l'affirmative, quelle mesure le Gouvernement prendra-t-il pour empêcher la compagnie de mettre ses intentions à exécution?

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Cette question est sujette à la même réponse que celle qui a été donnée l'an dernier. Elle semble comprendre une affirmation et je pense que l'honorable député ferait bien de la modifier.

BARRAGE DU SAINT-LAURENT.

M. LEMIEUX demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu quelque demande pour créer un barrage dans le Saint-Laurent dans le voisinage des rapides du Coteau, des Cèdres, de Split-Rock et des Cascades afin de le mettre de niveau avec le lac Saint-François?

2. Dans l'affirmative, qui a fait cette demande?

3. Une décision a-t-elle été prise en cette affaire?

L'hon. M. CODERRE (secrétaire d'Etat):
1. Aucune demande n'a été faite.
2. Répondu sous le n° 1.
3. Répondu sous le n° 1.

LIMITE D'AGE POUR LES NOMINATIONS.

M. SINCLAIR demande:

Quelle est la limite d'âge pour admission dans le service des douanes des chemins de fer et des phares, respectivement?

L'hon. M. CODERRE (secrétaire d'Etat): Dans le département des Douanes, la règle générale pour les nominations dans le service extérieur a fixé la limite d'âge à moins de trente-six ans. Dans le service intérieur, le candidat ne doit pas avoir moins de dix-huit ans ou plus de trente-cinq ans, sauf pour le cas de certains officiers spéciaux qui sont nommés en vertu de l'article 21 des amendements à la loi du service civil 1908.

Département des Chemins de fer et des Canaux.—La limite d'âge pour les hommes qui n'ont pas d'expérience dans les chemins de fer est de trente-cinq ans et pour les hommes qui ont de l'expérience, elle est de quarante-cinq ans.

Département de la Marine et des Pêcheries.—Il n'y a pas de limite d'âge fixée pour le service des phares.

BUREAU DE LA POSTE A SAINT-LIN.

M. SEGUIN demande:

1. Le département des Travaux publics entend-il, dans le cours de la présente session, faire voter le montant nécessaire pour la construction d'un bureau de poste à Saint-Lin, ville des Laurentides, dans le comté de l'Assomption?
2. Si non, quels sont les motifs qui empêchent telle construction?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Une enquête a été faite par le département au sujet de cet ouvrage et d'après les renseignements reçus il a été reconnu que les travaux étaient urgents.

QUAI DANS LA RIVIERE L'ASSOMPTION.

M. SEGUIN demande:

Le département des Travaux publics entend-il, dans le cours de la présente session, faire voter le montant nécessaire pour la construction d'un quai sur la rivière l'Assomption? Si non, quels sont les motifs qui empêchent telle construction?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): La question est prise en sérieuse considération.

BRISE-LAMES DANS LA RIVIERE L'ACHIGAN.

M. SEGUIN demande:

1. Est-ce l'intention du Gouvernement de faire construire, sur la rivière de l'Achigan à Saint-Gérard-de-Magella, dans le comté de l'Assomption, des brise-lames pour tenir lieu des brise-glace pour la construction desquels des crédits spéciaux avaient été votés dans les estimés de 1911-1912?
2. Si ce n'est pas l'intention du Gouvernement de construire des brise-lames, pour quels motifs la construction des brise-glace votés n'a pas été faite, et à la demande de qui?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Une demande a été reçue et la question sera prise en sérieuse considération lors de la préparation du budget.

GRATIFICATIONS AUX VOLONTAIRES DE LA CAMPAGNE DES FENIANS.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. Quelle interprétation est donnée par le département de la Milice et de la Défense aux dispositions de la loi de 1912 récompensant certains volontaires quant au genre de service qui donne à une personne droit à la prime?
2. Si un volontaire dans un régiment de milice a été appelé à faire des exercices, et s'il a fait ces exercices, mais si son régiment ou sa compagnie n'a pas quitté les quartiers généraux pour faire du service ailleurs, a-t-il droit à la prime aux termes de la loi?
3. Quelle définition est donnée par le département aux mots "service actif", tels qu'inscrits dans l'article 2 de la loi récompensant certains volontaires?

L'hon. M. HUGHES (ministre de la Milice et de la Défense): Il faut qu'un volontaire ait été enrôlé dans un corps appelé en service actif et ait effectivement servi avec ce corps durant la période qu'a duré la campagne, en conformité de l'ordonnance ou de la proclamation qui a appelé le corps sous les drapeaux.

2. Oui, si le corps a été appelé en service actif et que les exercices ou le service ont été faits en conformité de cet appel, mais on ne compte pas le simple enseignement ou les exercices annuels, s'il n'y a pas eu d'appel en service actif. La vérification se fait par la déclaration du postulant et celle d'un camarade; le nom doit aussi paraître sur la liste de paye pendant la durée du service ou l'on doit donner une autre preuve également satisfaisante.

3. Service actif veut dire service accompli en conformité de l'ordonnance ou de la proclamation qui a appelé le corps sous les drapeaux en vue de repousser l'invasion.

NOMINATION DE S. E. MACK.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. S. E. Mack a-t-il été nommé dans le service des Douanes à Lunenburg (N.-E.)?
2. Dans l'affirmative, à quel emploi a-t-il été nommé, quels sont ses fonctions et quel est son salaire?
3. Quelque personne dans le service des Douanes du Canada a-t-elle fait une recommandation portant qu'il était dans l'intérêt du service des Douanes à Lunenburg (N.-E.), de créer un service supplémentaire pour lequel M. Mack a été subséquemment nommé?

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances):

1. Oui.
2. Son grade est celui d'agent douanier. Ses fonctions consistent à aider à l'ouvrage général du port de Lunenburg. Son traitement est de $1,000 par an.
3. La nomination a été faite sur l'ordre du ministre des Douanes pour satisfaire aux besoins du service des douanes à Lunenburg.

DROITS SUR LES RAILS D'ACIER.

M. LEMIEUX demande:

Le Gouvernement a-t-il reçu une demande pour réduire les droits sur les rails d'acier?

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Non

BOUEES D'ISAAC'S-HARBOUR.

M. SINCLAIR demande:

1. Le contrat de John Myres, de Isaac's-Harbour (N.-E.), pour l'entretien des bouées dans cet endroit, est-il expiré? Dans l'affirmative, à quelle date?
2. Le contrat a-t-il été donné de nouveau, et à qui?
3. Des soumissions ont-elles été demandées pour ce service? Dans l'affirmative, quels sont les noms des soumissionnaires et les montants mentionnés dans chaque soumission?
4. Quel montant annuel était payé pour ce service en vertu du contrat de John Myres?
5. Quel montant annuel est payé par le département en vertu du nouveau contrat?

M. HAZEN:

1. Oui. Le 23 novembre 1912.
2. Oui. A. M. Edgar Silver, de Goldboro (N.-E.).
3. Des soumissions n'ont pas été demandées et le service a été transféré au taux payé à l'entrepreneur précédent.
4. $202.91, y compris le service d'hiver.
5. $202.91, y compris le service d'hiver.

LES INSPECTEURS DE HOMESTEADS A HUMBOLDT.

M. NEELY demande:

Quels sont les noms des inspecteurs de homesteads nommés pour l'agence de Humboldt entre le 21 septembre 1911 et le 11 juillet 1912, et le salaire de chacun d'eux?

M. HUGHES.

M. ROCHE: Albert Smyth, $1200; R. G. Mackey, $1,300.

ENQUETE RELATIVE A LA FARMERS' BANK.

*M. SHARPE (Ontario) demande:

1. Les notes sténographiques des témoignages entendus à l'enquête de la Farmers' Bank ont-elles été transcrites?
2. Les membres de la Chambre pourront-ils en prendre connaissance?
3. En telle éventualité, où et quand les députés pourront-ils le faire?

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances):

1, 2 et 3. Le Gouvernement n'a pas de renseignements qui lui permettent de dire que les notes sténographiques ont été transcrites. Une demande a été faite au commissaire et quand le Gouvernement aura reçu sa réponse il sera en état de répondre complètement à la question de l'honorable député d'Ontario.

LES INSPECTEURS DE HOMESTEADS A SASKATOON.

M. McCRANEY demande:

Quels sont les noms des inspecteurs de homesteads nommés pour l'agence de Saskatchewan entre le 21 septembre 1911 et le 11 juillet 1912, et le salaire de chacun d'eux?

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur): J. J. White, $1,200; J. G. Johnston, $1,200; T. W. Collins, $1,200; W. K. Walker, $1,200; Walter Cravette, $1,200.

LES INSPECTEURS DE HOMESTEADS A PRINCE-ALBERT.

M. McCRANEY demande:

Quels sont les noms des inspecteurs de homesteads nommmés pour l'agence de Prince-Albert entre le 21 septembre 1911 et le 11 juillet 1912, et le salaire de chacun d'eux?

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur): Sinclair Snell, $1,200; Thos. L. Sutherland, $1,200.

TRANSPORT DU COURRIER ENTRE DANBY ET SAINTE-CHRISTINE.

M. MARCILE demande:

1. Le marché passé avec Félix Grisé pour le transport du courrier entre Danby et Sainte-Christine, dans le comté de Bagot, a-t-il été annulé? Si oui, pour quelle raison?
2. Qui doit le remplacer?
3. Quel prix recevra-t-il pour ledit transport?
4. Qui a demandé ce changement?
5. Par qui le nouveau concessionnaire a-t-il été recommandé?

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes):

1. a) L'avis de trois mois exigé par le contrat a été donné; b) dans l'intérêt public.

2 et 3. A. Bisaillon fera le service moyennant $195 par année, ce qui est moins que ce que le département payait antérieurement.

4 et 5. Le changement a été fait sur l'ordre du ministre des Postes.

LES AFFAIRES DE LA MARINE A SAINT-ROCH.

M. GAUVREAU demande:

1. Pour quelles raisons le Gouvernement a-t-il enlevé la garde du bateau-phare de la traverse Saint-Roch, au capitaine Andrews, pour la confier à David Bourgault, de Saint-Roch-des-Aulnaies?

2. Quelle plainte a été faite contre le capitaine Andrews?

3. Le Gouvernement sait-il que des plaintes ont déjà été faites contre David Bourgault, alors qu'il était gardien du bateau-phare à l'entrée du Saguenay?

4. Le Gouvernement sait-il que le même David Bourgault a publiquement déclaré qu'il avait payé $500 à l'un des organisateurs politiques du Dr Paquet, à Saint-Roch-des-Aulnaies, pour être nommé à la place du capitaine Andrews? Si non, le département de la Marine fera-t-il une enquête à ce sujet?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Il paraît y avoir un malentendu au sujet des questions 1 et 2, vu que le Gouvernement ne maintient pas de bateau traversier à Saint-Roch et ne connaît rien du capitaine Andrews. Les questions 3, 4 et 5 sembleraient indiquer, bien qu'elles ne soient pas très claires, qu'il s'agit du gardien du phare, à Saint-Roch-des-Aulnaies et si l'honorable député veut bien corriger ses questions, nous nous ferons un Roch-des-Aulnaies?

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries dit qu'il n'y a pas de bateau traversier à Saint-Roch. Une erreur de traduction s'est glissée dans la question, telle qu'elle paraît au Feuilleton. En français la question est ainsi conçue:

1. Pour quelles raisons le Gouvernement a-t-il enlevé la garde du bateau-phare de la traverse Saint-Roch au capitaine Andrews, pour la confier à David Bourgeault, de Saint-Roch-des-Aulnaies?

Le mot "bateau-phare" qui veut dire "light-ship" a été traduit par "ferry boat".

M. HAZEN: Il est évident que c'est là où est l'erreur. La question envoyée au département concernait un bateau traversier.

Sir WILFRID LAURIER: Dans ce cas, l'honorable ministre n'aura pas d'objection à répondre à la question.

M. HAZEN: Je serai prêt à y répondre demain.

(La question est réservée.)

TRANSPORT DU COURRIER ENTRE ACTON-VALE ET SAINT-THEODORE D'ACTON.

M. MARCILE demande:

1. Le marché passé avec Joseph Bousquet pour le transport du courrier, entre Acton-Vale et Saint-Théodore d'Acton, a-t-il été annulé?

2. Si oui, pour quelle raison?

3. Qui doit le remplacer?

4. Quel prix recevra-t-il pour ledit transport?

5. Qui a demandé ce changement?

6. Par qui le nouveau concessionnaire a-t-il été recommandé?

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Ce marché n'a pas été annulé. Il prend fin, de lui-même, le 31 du mois courant. Un nouveau marché a été fait pour prendre effet le 1er janvier 1913, avec L. Gauthier, aux mêmes conditions qu'avec le concessionnaire actuel, M. J. Bousquet, c'est-à-dire $134.16 par année.

LES CORRESPONDANTS DE LA "GAZETTE DU TRAVAIL".

M. MACDONALD demande:

1. Combien de correspondants de la "Gazette du Travail", dans la Nouvelle-Ecosse, ont été destitués, ou ont été invités à démissionner?

2. Quels sont les noms de ces correspondants?

3. Quelles étaient, dans chaque cas, les motifs de ces destitutions ou de ces demandes de démissions?

4. Des enquêtes ont-elles été faites, et dans l'affirmative, dans quels cas?

5. Quelles personnes ont été nommées dans chaque cas pour les remplacer?

L'hon. M. CROTHERS (ministre du Travail):

1. Trois ont été destitués.

2. a) A. D. Ross; b) Thomas Bales; c) A. J. Smith.

3. a) Incompétence; b) pour être activement intervenu dans les élections; c) pour la même faute.

4. On a considéré qu'une enquête officielle était inutile.

5. a) J. Forsyth; b) L. H. McKenzie; c) P. Clancy.

LES INSPECTEURS DE HOMESTEADS A MOOSEJAW.

M. THOMSON (Qu'Appelle) demande:

Quels sont les noms des inspecteurs de homesteads nommés dans l'agence de Moosejaw entre le 21 septembre 1911 et le 11 juillet 1912, ainsi que les salaires de chacun d'eux.

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur): George McKenzie, $1,200; J. Mines, $1,200; W. H. Erratt, $1,200; H. L. Bowyer, $1,200; Wm Rathwell, $1,200; R. R. Miller, $1,200.

LES INSPECTEURS DE HOMESTEADS A REGINA.

M. THOMSON (Qu'Appelle) demande:

Quels sont les noms des inspecteurs de homesteads nommés dans l'agence de Régina, entre le 21 septembre 1911 et le 11 juillet 1912, et les salaires de chacun d'eux?

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur): P. R. Brandt, $1,200; A. C. Sipes, $1,200; James Balfour, $1,500; C. G. Ouellette, $1,200.

LES INSPECTEURS DE HOMESTEADS A SWIFT-CURRENT.

M. THOMSON (Qu'Appelle) demande:

Quels sont les noms des inspecteurs de homesteads nommés dans l'agence de Swift-Current, entre le 21 septembre 1911 et le 11 juillet 1912, et les salaires de chacun d'eux?

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur): A. E. Sparshatt, $1,200; Wm Shields, $1,200; Peter McLaren, $1,200.

LA HOMARDERIE DE BAYVIEW (CARIBOU).

M. MACDONALD (Pictou) demande:

1. Quels sont les noms et les appointements de chacun des employés de la homarderie de Bayview, Caribou, pour la saison de 1911?
2. Quels sont les noms et les appointements de chacun des employés de la hormarderie de Bayview, Caribou, pour la saison de 1912?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. W. H. McLaren, $3 par jour; W. S. Munroe, $2.25; Jos. Laverdière, $2; James Johnstone, $2.25; John Chisholm, $1.75; David Anderson, $1.75; John Reid, $1.75; Duncan Henderson, $1.75; Jos. Babineau, $1.75; W. H. Holmes, $1.75.

2. G. W. Hogg, $3 par jour; Finley McKenzie, $2.25; John Reid, $2; Isaac Harris, $2.25; Marshall Murray, $1.75; Robert Talbot, $1.75; Wm Leslie, $1.75; John Meagher, $1.75; Leslie Simpson, $1.75; Albert Murdock, $1.75.

BUREAU DE POSTE A MEDECINE-HAT.

M. BUCHANAN demande:

1. Depuis le 21 septembre 1912, combien de demandes ont été reçues à l'effet d'établir des bureaux de poste dans la circonscription électorale de Medicine Hat (Alb.)?
2. Combien de ces demandes sont demeurées sans effet, et pour quelles raisons, dans chaque cas?

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes):

1. 67.

2. 39 demandes ont été accordées; 23 sont l'objet d'une enquête; cinq ont été refusées, parce que les conditions n'étaient pas favorables et que le rapport des inspecteurs concluait au refus de la demande. Voici la liste des noms et de l'emplacement des bureaux de postes qui ont été refusés:

M. THOMPSON (Qu'Appelle).

a) Roseglen—Quart sud-est de la section 4, township 16, rang 3, à l'ouest du quatrième méridien; région très peu peuplée. Prix exorbitants demandés pour le service. Rapport défavorable.

b) Kasimir—Quart sud-ouest de la section 14, township 14, rang 20, à l'ouest du quatrième méridien. Région peu peuplée et peu d'apparence qu'elle soit colonisée rapidement. Rapport défavorable.

c) Blairgowrie—Quart sud-est de la section 18 township 28, rang 2, à l'ouest du quatrième méridien. L'emplacement proposé est à moins de quatre milles d'un bureau de poste, d'un côté, et à moins de cinq milles, de l'autre côté. Un second bureau est inutile.

d) Klaras—Quart sud-ouest de la section 14, township 16, rang 4, à l'ouest du quatrième méridien. L'emplacement proposé est à moins de trois milles d'un bureau de poste. Un second bureau n'est pas nécessaire.

e) Wallhending—Quart sud-est de la section 14, township 15, rang 4 à l'ouest du quatrième méridien. Il y a déjà un bureau de poste à 4¼ milles de l'endroit proposé. Un nouveau bureau serait inutile. Rapport défavorable.

BUREAU DE DOUANE A GLEICHEN.

M. BUCHANAN demande:

1. Une demande a-t-elle été faite pour l'établissement d'un bureau de douane à Gleichen (Alb.)?
2. Dans l'affirmative, est-ce l'intention du Gouvernement d'accéder à cette demande?

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances:) Il ne paraît pas y avoir dans les archives du département une demande pour l'établissement d'un bureau de douane à Gleichen.

EDIFICE PUBLIC A BASSANO (ALB.).

M. BUCHANAN demande:

Le contrat a-t-il été signé pour la construction du nouvel édifice du Gouvernement à Bassano, Alberta, tel que prévu dans le budget de la dernière session?

L'hon. M. ROGER (ministre des Travaux publics): Non; l'architecte en chef est occupé à préparer les plan et devis.

BURDETT (ALB.), POSTE DE DOUANE.

M. BUCHANAN demande:

1. Burdett, dans la circonscription de Medicine-Hat, a-t-il été érigé en port d'entrée par le département des Douanes?
2. Dans l'affirmative, qui l'a demandé et recommandé?
3. Pour quelle raison ce port a-t-il été établi?
4. Quel est le fonctionnaire en charge?
5. Où demeurait-il lors de sa nomination, et qui a recommandé sa nomination?

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances):

M. WHITE (Leeds):

1. Oui.

2. A la demande et sur le rapport du ministre des Douanes.

3. Pour faciliter la déclaration des marchandises importées.

4. Augustin Kerkham.

5. A la date de sa nomination, il a déclaré demeurer à Lethbridge. Il a été nommé sur la proposition du ministre des Douanes.

AGENT DES TERRES FEDERALES A MEDICINE-HAT.

M. BUCHANAN demande:

1. A-t-on nommé un agent permanent des terres fédérales à Medicine-Hat (Alb.)?

2. Dans l'affirmative, qui a été nommé?

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur):

1. Non.

2. M. Georges H. Macdonell remplit la fonction d'agent.

CHENAL DU SAINT-LAURENT LIBRE DE GLACE.

M. DELISLE demande:

Vu les grands dommages causés le printemps par l'inondation depuis le Cap-Rouge jusqu'à Montréal, est-ce l'intention du département de la Marine de donner des ordres pour que le "Montcalm" et le "Lady-Grey" soient uniquement employés durant l'hiver à briser la glace du cap Rouge en montant?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Le ministère de la Marine et des Pêcheries se propose d'utiliser les navires de l'Etat, le "Montcalm" et le "Lady-Grey" pour tenir libre de glace le chenal du Saint-Laurent au cap Rouge, et en amont, au cours de cet hiver.

ENTREPRISE DU TRANSPORT DU COURRIER DE SAINTE-JUSTINE.

M. BOYER demande:

1. A quelle date doit se terminer la convention pour le transport des sacs du courrier de Sainte-Justine de Newton, et le village de Sainte-Justine et Mongenais?

2. Quel est le montant de cette convention?

3. Quand a-t-elle été conclue?

4. Qui en est le titulaire actuel?

5. Le Gouverenement a-t-il l'intention de mettre fin à cette entente avant son expiration?

6. Dans l'affirmative, pour quelles causes?

7. Le cas arrivant demandera-t-il des soumissions?

8. Quand ces soumissions seront-elles demandées? Si des plaintes ont été portées contre le courrier actuel, par qui ont-elles été portées?

M. PELLETIER: L'entreprise adjugée pour ce service à M. S. Lanthier devait prendre fin le 30 septembre 1913. Un rapport de l'inspecteur des bureaux de postes a établi que cet entrepreneur ne remplissait pas ses obligations d'une manière satisfaisante. En conséquence et suivant une des conditions du marché, un avis de trois mois, mettant fin à celle-ci, fut donné à l'intéressé le 5 octobre dernier et des arrangements furent conclus avec une autre personne pour remplir ce service temporairement dès l'expiration des trois mois d'avis donné à Lanthier, en retour du montant exact que Lanthier recevait, c'est-à-dire $312.25 par année.

BUREAU DE POSTE DE RIGAUD.

M. BOYER demande:

1. Quand le Gouvernement se propose-t il de faire l'ouverture du bureau de poste de Rigaud?

2. A-t-on nommé un ou des gardiens pour l'entretien de l'édifice? Dans l'affirmative quel est ou quels sont son ou leur nom?

3. Quels seront les émoluments payés pour telle fonction?

4. Le Gouvernement est-il à l'heure présente en possession de l'édifice, ou l'entrepreneur ne l'a-t-il pas livré?

5. Le Gouvernement a-t-il demandé des soumissions pour l'ameublement de cet édifice?

6. Dans l'affirmative, quels sont les noms des soumissionnaires, leur résidence, et les prix demandés?

7. Quel est celui des soumissionnaires à qui l'entreprise a été accordée, et quel est le coût de celle-ci?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics):

1. L'édifice est maintenant terminé; l'ameublement n'est pas encore installé, mais il le sera avant la fin de décembre.

2. On a nommé deux gardiens.

3. J. B. Charlebois, gardien, à $12.50 par mois; Gédéon Vallée, aide-gardien, à $12.50 par mois.

4. Oui.

5. Le ministère a invité la concurrence et n'a reçu qu'une seule soumission, celle de J. T. Schell, comté d'Alexandria, (Ont.), au montant de $1,487.00.

RECEVEUR DE LA POSTE A SAINTE-MARTHE.

M. BOYER demande:

Qui a recommandé la nomination de M. Emery Quesnel en qualité de receveur de la poste à Sainte-Marthe, comté de Vaudreuil?

L'hon. M. PELLETIER (ministre des Postes): La nomination a été faite d'après l'ordre et sous la responsabilité du ministre des Postes.

QUAI GRAHAM, VAUDREUIL

M. BOYER demande:

1. Quelle somme d'argent a été dépensée en réparations sur le quai Graham, dans Vaudreuil depuis septembre 1911?

2. Qui a eu la surveillance des travaux et combien le contremaître et les autres employés ont-ils reçu chacun?

3. Quels sont les noms des fournisseurs du matériel, et quel a été le montant de chacun de leurs comptes?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics):

1. $759.38.

2. Trefflé Coulombe, surveillant, du 18 septembre 1911 au 21 octobre 1911, 29 jours à $3.00, $87; Antoine Bertrand, surveillant, du 7 au 31 mars 1912, 21 jours à $3.00 par jour, $63; Peter Graham, charpentier, du 22 septembre au 31 octobre 1911, 22 jours à $2.50 par jour, $55; Arthur Pilon, manœuvre, du 26 septembre au 7 octobre 1911, 7 jours à $2.00, $14; Antoine Bertrand, senior, peintre, du 8 au 31 mars 1912, 20 jours à $2, $40; Peter Berry, charpentier, du 13 au 31 mars 1912, 16 jours à $2.50 par jour, $40; Barny Séguin, charpentier, du 13 au 31 mars 1912, 16 jours à $2.50 par jour, $40; Ludovic Séguin, conducteur d'attelage, du 16 au 31 mars 1912, 12½ jours à $4 par jour, $50—$389.

3. William Hodgson, marchand de bois, Como, province de Québec, le 3 octobre 1911, pour bois fourni, $167.51; le 28 mars 1912, pour bois fourni, $50.93—$218.44; Alphonse Dumoulin, Boyerbourg, province de Québec, du 26 septembre au 18 octobre 1911, ouvrage de forge, $9.50, le 29 mars 1912, ouvrage de forge, $10.35—$19.85; K. Graham, Boyerbourg, $2, le 23 octobre 1911, articles de quincaillerie, $2.45; Chevrier Frères, Rigaud, province de Québec, le 8 avril 1912, bois marchand, $82; R. Decoste, Rigaud, province de Québec, le 26 mars, le 10 avril 1912, articles de quincaillerie, $47.64—$370.38—$759.38.

RENVOIS DE FONCTIONNAIRES.

FONCTIONNAIRE DE L'ACCISE A SAINT-ROCH-DES-AULNAIES.

M. GAUVREAU demande:

1. Pour quelle raison Odilon Pelletier, officier d'accise (ou de douane) à Saint-Roch-des-Aulnaies, a-t-il été remercié de ses services?
2. Quel est le salaire de Jos. Dupont, qui l'a remplacé? Quelles sont ses fonctions?
3. Le Gouvernement sait-il que ce fonctionnaire ne sait ni lire ni écrire?

L'hon. M. NANTEL (ministre du Revenu de l'intérieur):

1. Parce qu'il n'a présenté aucun rapport du travail qu'il avait fait depuis sa nomination au mois de septembre 1908.
2. Le même, c'est-à-dire $200; il doit remplir les mêmes fonctions.
3. Non.

M. OLIVER demande:

Pourquoi R. A. Burriss a-t-il été remercié de ses services en qualité d'agent d'immigration à Port-Arthur?

2. Qui l'a remplacé?

M. BOYER.

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur):

1. Incompétence et partisannerie active.
2. On ne l'a pas remplacé.

M. OLIVER demande:

1. Pour quelle raison Gordon Macdonald, inspecteur de homesteads à l'agence des terres d'Edmonton, a-t-il été remercié de ses services?
2. Qui l'a remplacé?
3. Quelles étaient les occupations antérieures de la personne ainsi nommée?
4. Quelle réputation avait-elle?
5. Est-elle encore à l'emploi du ministère de l'Intérieur?

M. ROCHE:

1. Pour partisannerie politique.
2. C. J. Brown.
3. Rien au département ne donne de détail sur cela.
4. Non.

M. BROUILLARD demande:

M. Napoléon Rousseau, receveur de la poste, à Sainte-Clothide, a-t-il été remercié de ses services?

2. Dans l'affirmative, pour quelles raisons? Qui a demandé ce renvoi?
3. Qui a été nommé pour le remplacer, et à la demande de qui?
4. Y a-t-il eu enquête?

L'hon. M. PELLETIER (ministre des Postes): Des accusations de partisannerie politique ayant été portées contre ce receveur de la poste, le ministère lui a écrit lui demandant des explications. Il a négligé de répondre; on lui écrivit à nouveau et vu qu'il continuait à garder le silence, on interpréta celui-ci comme étant une admission tacite de l'exactitude des accusations portées; c'est alors que le directeur général des Postes autorisa son renvoi d'office et la nomination de M. Alfred Laforest pour lui succéder.

M. BROUILLARD demande:

1. M. Georges Rouleau, receveur de la poste à Saint-Paul de Chester, a-t-il été remercié de ses services?
2. Dans l'affirmative, pour quelle raison?
3. Son renvoi d'office a-t-il été demandé par M. Arthur Gilbert?
4. Qui a proposé son successeur?
5. Y a-t-il eu une enquête?
6. Qui a été nommé receveur de la poste à la place de M. Rouleau?

M. PELLETIER:

1. Oui.
2. Pour partisannerie politique.

3 et 4. Son renvoi d'office a été décidé et son successeur nommé par ordre du directeur général des Postes.

5. Non. Il a admis avoir agi en partisan politique.
6. M. Octave Lafontaine n'a pas été nommé percepteur, mais receveur de la poste.

M. BROUILLARD demande:

1. M. L. P. Leclerc, receveur de la poste, à Bon-Conseil a-t-il été remercié de ses services?
2. Dans l'affirmative, pour quelles raisons? Qui a demandé son renvoi d'office?
3. Qui a-t-on nommé pour le remplacer et à la demande de qui cette nomination a-t-elle été faite?
4. Y a-t-il eu enquête?

M. PELLETIER: Ce fonctionnaire des Postes a été remercié de ses services pour des faits qui établissent, au sens du ministre des Postes, qu'il a agi en partisan politique actif et c'est pour cette raison qu'on n'a pas jugé opportun d'encourir les frais d'une enquête. D'après les ordres du ministre des Postes, on a nommé M. Bruno Chagnon pour le remplacer.

M. BROUILLARD demande:

1. M. Pierre Potvin, fils, receveur de la poste, à Saint-Rémi de Tingwick, a-t-il été remercié de ses services?
2. Dans l'affirmative, pour quelles raisons? Qui a demandé ce renvoi d'office?
3. Qui a été nommé pour le remplacer à cette fonction et à la demande de qui?
4. Y a-t-il eu enquête?

M. PELLETIER: Ce fonctionnaire des Postes a été remercié de ses services à la suite de faits qui suffisaient à établir, au sens du ministre des Postes, qu'il avait agi en qualité de partisan politique; en conséquence, les dépenses d'une enquête devenaient inutiles. M. Louis Trottier a été nommé à cette fonction par ordre du ministre des Postes.

M. BROUILLARD demande:

1. M. Calixte Lavoie, receveur de la poste à Saint-Cyrille de Wendover, a-t-il été remercié de ses services?
2. Dans l'affirmative pour quelles raisons? Qui a demandé sa destitution?
3. Qui a été nommé à sa place, et qui a recommandé cette nomination?
4. Y a-t-il eu enquête?

M. PELLETIER: La destitution du receveur de la Poste a été motivée par des faits qui, à l'avis du ministre des Postes, prouvent suffisamment que cet employé s'était comporté en partisan politique. Il n'y avait donc pas lieu de faire les frais d'une enquête. M. Louis Laforest a été nommé receveur de la Poste par ordre du ministre.

M. BROUILLARD demande:

1. M. Omer Marcotte, receveur de la poste, à Daveluyville, a-t-il été destitué?
2. Dans l'affirmative, pour quelles raisons? Qui a demandé sa destitution?
3. Qui a été nommé à sa place, et qui a recommandé cette nomination?
4. Y a-t-il eu enquête?

M. PELLETIER: Comme on nous avait fait observer—et nous avons constaté que c'était exact—que M. Adolphe Daveluy avait été injustement révoqué de sa charge de receveur de la Poste, en 1908, et que la situation de sa demeure convenait très bien au bureau de Poste, le ministre des Postes a ordonné sa réintégration.

DESTITUTIONS DANS LE COMTE DE HUNTINGDON.

M. ROBB demande:

Copie de tous documents, lettres, télégrammes et requêtes pour et contre la destitution de Duncan McDonald, douanier, à Athelstan, comté de Huntingdon; aussi, du rapport de l'enquête et de la preuve faite devant le commissaire enquêteur.

—Monsieur l'Orateur, cette motion vise aussi James Bennett, douanier, qui fut révoqué le 11 juin, McDonald fut destitué le 27 du même mois. Quoi que l'on puisse dire pour ou contre la destitution de fonctionnaires de l'Etat en d'autres comtés, la circonscription de Huntingdon s'enorgueillissait de ce que, depuis l'établissement de la Confédération à venir jusqu'à l'avènement du Gouvernement actuel, nul employé public n'y avait encore été destitué pour cause d'ingérence dans la politique. Les fonctionnaires publics de ce comté exerçaient librement leurs droits d'hommes libres, estimant que ceux dont ils étaient les serviteurs avaient assez de fierté et de tolérance pour les laisser voter et agir selon les dictées de leur conscience. Sachant quelle latitude leur était laissée, les employés de l'Etat, douaniers, receveurs de la poste et courriers d'entreprise, se comportaient en 1908 et en 1911 d'une manière que les conservateurs eussent qualifiés d'ingérence en politique.

En 1908, les libéraux étaient maintenus au pouvoir et certains fonctionnaires conservateurs avaient pris une attitude telle, qu'un bon nombre de libéraux zélés réclamèrent leur destitution. A ces amis libéraux on fit savoir que dans le comté de Huntingdon les fonctionnaires de l'Etat sont tenus pour des hommes libres ayant le droit de voter et d'agir comme tels: on leur apprit de plus que s'ils insistaient pour obtenir la révocation de ces fonctionnaires, le représentant du comté démissionnerait plutôt que de demander ces destitutions.

Aujourd'hui, les libéraux et un assez grand nombre de conservateurs du comté de Huntingdon sont bien aises de savoir que sous le régime libéral et sur la proposition d'un partisan du cabinet libéral, il n'y eut pas de passe-droit à l'égard des fonctionnaires conservateurs lorsque fut effectué le relèvement général des appointements. Je me rappelle même que certain fonctionnaire des douanes a vu s'élever très sensiblement le chiffre de ses appointements, bien qu'il eût pris à la campagne électorale de 1908 une part que nos adversaires eussent jugée trop active.

A l'élection de 1911, la coalition des conservateurs et des nationalistes, l'alliance

Borden-Monk-Bourassa, avait posé dans le comté de Huntingdon la candidature d'un homme qui avait été délégué à la convention des cultivateurs qui tint ses séances à Ottawa et demanda l'établissement de la réciprocité commerciale. Ce candidat, à qui je n'ai rien à reprocher, était un de mes bons amis; il se portait candidat indépendant et appuyait sur cette qualité partout où il adressait la parole. Nous savons cependant qu'il était vigoureusement appuyé par les gros bonnets conservateurs de Montréal. L'élection était à peine terminée que cet indépendant accourait à Ottawa en compagnie de certains de ses amis politiques et demandait la destitution de fonctionnaires fidèles dont le seul crime était d'avoir voté comme ils avaient toujours fait.

L'un de ces fonctionnaires, un Ecossais, était accusé d'avoir, exerçant l'hospitalité proverbiale qui caractérise sa race, servi des rafraîchissements au candidat libéral, faute bien peu grave aux yeux de celui qui avait parcouru le comté en tous sens et se sentait souvent talonné par la faim. L'autre, un Irlandais sans peur comme tous ceux de sa race, avait osé dire ce qu'il pensait de l'alliance des conservateurs et des nationalistes, et plus particulièrement de ceux qui, de l'aveu même du ministre des Postes, tenaient des propos propres à amener la guerre civile. On formula des accusations, une enquête eut lieu, et des personnes dignes de foi m'apprennent que le commissaire enquêteur déclare dans son rapport que les dépositions recueillies ne sauraient justifier les destitutions. Mais ces prétendus indépendants firent tant d'instances que le ministre finit par destituer deux bons fonctionnaires, étant ainsi le premier, depuis l'établissement de la Confédération, à ordonner des révocations dans le comté de Huntingdon pour cause d'ingérence en politique.

Si le Gouvernement se berce doucement de l'illusion que la population du comté approuve que l'on partage ainsi les dépouilles entre les vainqueurs, la prochaine élection le rappellera au sentiment de la réalité. En attendant, nous lui reprochons d'avoir établi dans le comté de Huntingdon un précédent que les conservateurs auront peut-être lieu de regretter un jour.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, le ministre des Douanes est en route pour l'Angleterre, et et regrette de n'être pas muni des renseignements propres à me permettre de répondre à mon honorable ami. Il va sans dire que les documents qu'il demande seront déposés. Je ferai cependant observer que ce n'est pas la première fois que des fonctionnaires sont révoqués pour cause d'ingérence active dans les affaires politiques. A l'époque où ils étaient au timon des affaires, les libéraux avaient posé comme

règle—et cette règle avait, je crois, obtenu l'assentiment général—que tout fonctionnaire payé pour servir le public, sans égard à la couleur politique des gens, doit s'abstenir de faire œuvre de partisan à l'époque des élections. Cette règle, le très honorable chef de l'opposition l'a approuvée; je crois même que les deux partis politiques l'ont observée depuis l'établissement de la Confédération.

C'est une question de fait que celle de savoir si un fonctionnaire a pris une part trop active à la politique. La motion donne à entendre qu'une enquête a eu lieu, et l'honorable député a tout au plus exposé un seul côté de la question. Quand les documents seront déposés, nous serons assurément en mesure de répondre à ses allégations, de discuter l'affaire et de rechercher si les imputations relatives à cette destitution-là sont fondées—et j'ai tout lieu de croire qu'elles le sont.

Qu'il me soit permis de faire encore une autre observation. L'hiver dernier, à une séance du soir, mon honorable ami de Simcoe-nord (M. Currie) consacrait deux ou trois heures à donner lecture d'une liste des révocations ordonnées par le gouvernement libéral au lendemain de l'élection de 1896, liste qui comprenait des centaines de noms. Il n'y a aucun doute à ce sujet; le compte rendu des débats atteste que le chef de l'opposition a déclaré, en substance, que tout fonctionnaire désireux de s'occuper activement de politique doit subir les conséquences de son attitude, disant—je cite ses paroles presque textuellement—qu'il lui fournirait l'occasion de subir les conséquences de son ingérence dans les affaires politiques.

Il est vraiment fâcheux d'avoir à révoquer des fonctionnaires pour cause d'ingérence en politique; mais tant que ces fonctionnaires, qui sont au fait du règlement, persisteront à prendre une part active aux élections, ils devront se tenir prêts à subir les conséquences de leur manière d'agir. Le représentant de Pictou (M. Macdonald) admettait l'autre soir que l'on s'est inspiré de ce principe. A vrai dire, c'est un point sur lequel il n'y a pas lieu d'insister, puisqu'il s'agit d'un fait bien connu et généralement admis. L'honorable député reconnaissait que les fonctionnaires coupables d'intervention active dans la politique doivent être punis.

Pour ma part, je partage l'avis énoncé en cette Chambre il y a quelques années par feu sir Richard Cartwright, alors ministre du Commerce. Selon lui, les employés de l'Etat devraient être déchus de leurs droits politiques ou plutôt mis dans une situation semblable à celle des juges; il devrait leur être interdit de voter pour qu'ils ne fussent pas tentés de s'occuper

activement de politique à l'époque des élections. Le candidat qui après avoir livré de rudes combats dans une circonscription chaudement contestée, voit se dresser contre lui à la veille de l'élection une armée de fonctionnaires rétribués par le public, par les conservateurs aussi bien que par les libéraux, ce candidat, dis-je, ne serait pas un homme s'il ne venait pas exiger la destitution de ceux qui se permettent de contrevenir ainsi au règlement qui interdit une telle manière d'agir.

Je veux bien qu'on laisse la plus grande latitude; mais je ne sais rien de plus propre à semer la désorganisation au sein des services administratifs que le fait de soutenir qu'on ne devrait pas révoquer de fonctionnaires pour cause d'ingérence en politique. C'est fâcheux, mais la règle est là et il faut la faire respecter. Il s'agit là d'un principe que les deux partis ont mis en pratique chaque fois qu'ils se sont trouvés au timon des affaires, et c'est une question de fait que celle de savoir si tel ou tel fonctionnaire a ou n'a pas pris une part trop active à une élection.

Les documents en question seront déposés; quand ils seront sur le bureau de la Chambre, on pourra se convaincre que mon honorable ami le ministre des Douanes a agi de façon irréprochable et s'est borné, à la suite d'une enquête, à faire respecter le règlement et le principe reconnu par les deux partis.

M. ROBB: Si les faits sont tels que je les ai exposés cette après-midi, le ministre est-il prêt à promettre la réintégration de cette personne-là?

M. WHITE (Leeds): L'honorable député, si je ne me trompe, n'a précisé aucun détail; ce que je lui reproche, c'est de n'avoir fait qu'un vague exposé des faits. A l'entendre, jamais il n'a été fait de destitutions semblables depuis que la Confédération existe. D'autre part, il semble admettre qu'il peut y avoir eu ingérence en politique. Quoi qu'il en soit, il est impossible de bien discuter la question tant que les documents ne seront pas déposés. Quand nous les aurons sous les yeux, je me ferai un plaisir de discuter le cas avec mon honorable ami; ils feront voir, j'en suis sûr, qu'il y avait au moins cause probable et raisonnable, et peut-être même des preuves concluantes.

M. TURRIFF: L'honorable ministre des Finances (M. White) part de l'hypothèse que la gauche demande le rétablissement dans leurs fonctions ou blâme le renvoi des fonctionnaires qui se sont ingérés dans les élections. Nous ne critiquons pas le renvoi des employés qui ont déployé trop de zèle à la dernière élection. Nous trouvons à redire parce qu'on a congédié et qu'on congédie des fonctionnaires qui n'ont pris aucune part à la lutte électorale, et parce qu'on les renvoie sans enquête et que, lorsqu'une enquête a lieu, ce n'est qu'un simulacre d'enquête. Personne ne blâme le renvoi d'un employé qui est un partisan agressif, mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Il s'agit du renvoi de fonctionnaires qui n'ont pas déployé de zèle, qui n'ont pas fait autre chose que de déposer leurs bulletins, comme ils l'avaient fait toute leur vie. Je ne crois pas que personne s'oppose à ce qu'un employé public vote. Je suis d'avis que tout le personnel administratif devrait être privé de l'électorat; mais, en attendant, tout fonctionnaire a le droit de se rendre à l'urne électorale. J'ai déclaré à des centaines d'employés publics que, s'il leur plaît de travailler pour un parti ou pour l'autre lors d'une lutte électorale, ils mettent leurs positions en jeu, et qu'en cas de renvoi, ils sont seuls à blâmer. Nous ne blâmons pas le renvoi des partisans, mais nous tenons à redire lorsqu'on congédie des fonctionnaires qui ne le sont pas.

(La motion est adoptée.)

DESTITUTIONS DES EMPLOYES PUBLICS DANS LE COMTE DE LOTBINIERE.

M. E. FORTIER (Lotbinière) demande:

La liste des fonctionnaires publics remerciés par l'administration actuelle dans la circonscription de Lotbinière, contenant les noms et fonctions de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles; aussi, copie de toute correspondance s'y rapportant et des rapports d'enquête dans le cas où de telles enquêtes ont été instituées.

—Si je fais cette motion, monsieur l'Orateur, c'est parce que je suis convaincu qu'un bon nombre d'employés de l'Etat, dans le comté de Lotbinière, ont été destitués sans raison valable. La seule raison que l'on pourrait invoquer, serait que ces employés sont des libéraux. Il est, du reste, connu que Lotbinière est un comté libéral.

Je ne sache pas qu'aucun de ces messieurs aient pris une part active dans les élections qui se sont succédées depuis que je suis le représentant de ce comté. Je puis ajouter que, de mon côté, je n'ai jamais demandé aucune destitution d'employés parce qu'ils appartenaient au parti conservateur.

Je demande la production de ces documents afin de connaître les raisons de la destitution d'un si grand nombre d'employés du comté. Je n'ai pas d'autres observations à faire pour le moment.

(Motion adoptée.)

DROIT DE DOUANE SUR LE CIMENT.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes et correspondance entre le Gouverenement

du Canada ou quelqu'un de ses membres, depuis le 1er avril 1912, jusqu'à ce jour et toute corporation, compagnie, personne ou personnes, se rapportant en quelque manière au tarif douanier sur le ciment; aussi, copie de toutes lettres et correspondance échangées entre les membres du Gouvernement du Canada pendant la même période et se rapportant au même sujet. Aussi, copie de tous papiers, documents, mémoires et décrets du conseil touchant la réduction du tarif douanier sur le ciment faite sur décret du conseil depuis la clôture de la dernière session du Parlement.

—Je vois qu'un autre député a proposé une motion semblable et, naturellement, si les papiers que je demande sont mentionnés dans la motion précédente, je n'exige pas qu'ils soient déposés de nouveau.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Il y a une motion du représentant de Rouville (M. Lemieux) ordonnant le dépôt de certains papiers, et je suis porté à croire qu'elle couvre le même terrain que celle-ci.

M. MACLEAN (Halifax): La motion peut être adoptée avec l'entente que, si les papiers sont mentionnés dans la motion antérieure, il ne sera pas nécessaire de les communiquer de nouveau. M'est-il permis de remplacer la date fixée dans la motion par le 1er octobre 1911?

M. WHITE: A ce sujet, je puis dire que le département des Douanes m'apprend qu'il considère comme confidentielles les lettres des maisons de commerce ayant trait à leurs affaires, par exemple, au prix de revient. Je pourrais, je crois, contenter l'honorable député en lui communiquant le dossier public, mais je voudrais savoir s'il désire obtenir la correspondance qui peut, à bon droit, être considérée comme confidentielle pour les motifs que j'ai énumérés. On me dit que c'est l'habitude du département de ne pas divulguer ces renseignements. Toutefois, je donne à mon honorable ami l'assurance qu'il recevra tous les documents dont la demande est légitime.

M. MACLEAN (Halifax): Je m'aboucherai avec le ministre et je serai bien aise de m'entendre avec lui.

(La motion est adoptée, après la substitution des mots "le 1er octobre 1911".)

DROIT DE DOUANE SUR LE BOIS DE SCIAGE.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

Copie de tous les documents, pétitions, décrets du conseil, lettres et télégrammes en la possession des départements de l'administration, ou échangés entre le département du Commerce, et le département de la Justice, ou tout procureur, avocat, association, compagnie ou particulier, au cours des douze derniers mois, au sujet de l'imposition de droits de douane sur le bois d'œuvre raboté sur une seule face et coupé à dimension ou concernant l'interprétation de l'item 504 du Tarif; ainsi qu'une copie imprimée de tout exposée de la question, appel, factum ou plaidoyer, soumis à la cour d'échiquier du Canada ou à la cour suprême du Canada, concernant l'interprétation judiciaire dudit item no 504.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Puis-je savoir de mon honorable ami s'il ne veut pas dire le département des Douanes plutôt que le département du Commerce?

M. MACLEAN: L'honorable ministre a raison. Je voulais dire le département des Douanes.

M. WHITE: La motion sera modifiée en ce sens.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Mon honorable ami n'a pas demandé les décisions judiciaires. Il peut être à désirer que ces décisions en les considérant des jugements soient communiquées à la Chambre.

M. MACLEAN (Halifax): En effet; si l'honorable premier ministre a l'obligeance d'engager le ministre qui préside à ce département d'incorporer ces papiers dans le rapport, nous obtiendrons ces renseignements.

(La motion est adoptée.)

RENVOIS A DESCOUSE ET A ARICHAT-OUEST.

M. GEORGE W. KYTE demande:

1. Copie de tous les télégrammes, lettres, recommandations et correspondance, au sujet de la destitution de Léon N. Poirier, gardien de quai à Descouse (N.-E.), et la nomination d'André Landry pour le remplacer.

2. De tous les télégrammes, lettres, correspondance et recommandations, au sujet de la destitution de Dargold R. Boyle, d'Arichat-ouest (N.-E.), surveillant des pêcheries et de la nomination d'André Landry pour le remplacer.

3. De tous les télégrammes, lettres, recommandations et correspondance au sujet de la destitution du capitaine Frédéric Poirier, de Descouse (N.-E.), entrepreneur de la pose des bouées, et de la nomination d'André Landry pour le remplacer.

4. De tous les télégrammes, requêtes, recommandations, correspondance et lettres demandant la libération d'André Landry, de la prison commune d'Arichat (N.-E.), où il est allégué qu'il purgeait une sentence rendue par M. le juge Graham, pour faux; du rapport de l'honorable ministre de la Justice en la matière, et de l'ordre accordant la libération.

—Je désire faire une remarque ou deux au sujet de l'étrange état de choses que révèle la motion qui a été lue à l'instant. S'il est une chose que la population canadienne attendait avec confiance à l'avènement du présent ministère, c'était la tentative de s'en tenir au programme maintes fois énon-

cé par l'honorable leader du Gouvernement et ceux qui gèrent avec lui les affaires publiques. Je me bornerai à citer un article du programme d'Halifax que le chef du Gouvernement s'était tracé à la veille de la dernière élection. Au nombre des réformes qu'il jugeait nécessaires d'accomplir, pour le bien public, et qui avaient inaugurées lorsque le parti conservateur reprendrait le pouvoir, était la sanction du principe que les nominations d'employés doivent dépendre des aptitudes et du caractère, et ne doivent pas être la récompense des services politiques. Cet article du programme d'Halifax est ainsi conçu:

La nomination des employés publics d'après l'aptitude et le caractère, et non uniquement d'après les services rendus au parti.

Je le répète, nous pensions tous que l'honorable premier ministre ferait preuve du plus grand discernement dans les nominations aux emplois publics et que la réputation et les aptitudes seraient les seuls titres reconnus. Le 8 décembre 1911, environ deux mois après l'entrée en fonctions du ministère actuel, M. J. A. Gillies, qui avait été mon adversaire à la dernière élection fédérale adressait la lettre suivante à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries:

Arichat (N.-E.), 8 décembre 1911.

A l'honorable J. D. Hazen,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Cher monsieur,—A une réunion plénière du bureau de l'association libérale-conservatrice, qui a eu lieu hier, a été unanimement adoptée une résolution demandant le renvoi de Dargold R. Boyle, de Arichat-ouest, surveillant des pêcheries sur l'île Madame. M. Boyle est un zélateur politique reconnu et a été des plus agressifs à la dernière élection. Il a assisté aux réunions du parti libéral, a fait ouvertement de la propagande et a été l'agent assermenté du candidat libéral au bureau de vote de Arichat-ouest le jour du scrutin. Sa conduite est inexcusable et il mérite d'être immédiatement congédié et il s'y attend. Le bureau recommande la nomination du capitaine André Landry, de Descousse, et j'appuie cette recommandation.

Votre tout dévoué,
J. A. GILLIES.

Le 13 décembre 1911, le ministre de la Marine écrivit la lettre suivante en réponse à celle dont je viens de donner lecture:

13 décembre 1911.

Cher monsieur,—Je désire accuser réception de votre lettre du 8 courant, dans laquelle vous dites qu'à une réunion de l'exécutif de l'association libérale--conservatrice du comté de Richmond, tenue à Arichat, une résolution a été unanimement adoptée demandant la destitution de M. Dargold R. Boyle, d'Arichat-ouest, garde-pêche à l'île Madame, parce qu'il aurait pris une part active à l'élection et l'exécutif propose de nommer à sa place le capitaine André Landry, de Descouse, proposition que vous approuvez.

En réponse je dois vous dire qu'après avoir examiné l'organisation actuelle du service extérieur du département des Pêcheries, j'ai acquis la conviction qu'il est loin d'être ce qu'il pourrait être dans l'intérêt du public, et j'ai conséquemment l'intention, dès que j'en aurai le temps, d'entreprendre une réorganisation complète de ce service. En attendant, je garde votre lettre devant moi, et j'espère pouvoir vous en dire plus long à son sujet d'ici à quelques jours.

Votre tout dévoué,
J. D. HAZEN.

Le 18 décembre 1911 la lettre suivante a été adressée au ministère de la Marine et des Pêcheries:

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Canada.

Cher monsieur,—Permettez-moi les quelques observations suivantes: J'apprends de bonne source qu'un M. André Landry a été proposé pour remplir la charge de garde-pêche pour ce comté. En ma qualité de pasteur d'une paroisse de seize cents âmes dans le comté, je porte un grand intérêt à son progrès et je voudrais que l'on eût comme fonctionnaires publics des personnes dignes de la confiance du peuple et qui fissent honneur au gouvernement qui les a nommé.

Conséquemment, je crois qu'il est de mon devoir et dans l'intérêt du gouvernement de vous informer que le M. Landry ci-dessus mentionné n'est pas un homme digne d'occuper un emploi public dans ce comté. Croyez-vous qu'un homme qui est poursuivi présentement pour avoir forgé des billets est digne de remplir un emploi public et mérite notre confiance? Croyez-moi, cher honorable monsieur, vous serez félicité si vous repoussez cette demande.

Je sais que vous ne douterez pas que je suis animé de bons motifs en vous donnant ces renseignements, et j'espère que vous en tiendrez compte.

Votre tout dévoué,
WILFRID A. BOUCHER, Ptre.

Descouse, comté de Richmond (C.-B.),,
18 décembre 1911.

P.S.—L'emploi dont il est question ci-dessus est présentement rempli par un M. Boyle, d'Arichat--ouest.

Le ministre a envoyé la réponse suivante à cette lettre:

Cher et révérend monsieur,—Je désire accuser réception de votre lettre du 18 courant, dans laquelle vous dites que vous êtes informé de source certaine que M. André Landry, de Descouse, a été proposé pour remplir la charge de garde-pêche dans le comté de Richmond, en place de M. D. R. Boyle, d'Arichat-ouest, et je constate que vous dites qu'en votre qualité de pasteur de seize cents âmes, vous êtes intéressé au progrès du comté et voudriez avoir des fonctionnaires publics dignes de la confiance du peuple et faisant honneur à l'administration, et qu'en conséquence que vous croyez qu'il est de votre devoir de m'informer que ledit Landry n'est pas un homme digne de remplir aucun emploi public pour plusieurs raisons, dont l'une d'elles est qu'il est présentement poursuivi pour avoir forgé des billets.

En réponse je désire vous remercier de m'avoir écrit cette lettre et je vous dirai que c'est le désir de l'administration d'avoir des

employés compétents et dignes, et j'ai conséquemment donné ordre de mettre votre lettre au dossier pour qu'on la consulte au cas où l'emploi présentement occupé par M. Boyle deviendrait vacant.

Votre tout dévoué,
J. D. HAZEN.

Je tiens à la main un extrait certifié des délibérations d'une réunion du conseil de la trésorerie tenue le 15 janvier 1912, et approuvé par Son Altesse le Gouverneur général en conseil le 30 janvier 1912:

Marine et Pêcheries.

Le conseil propose que M. Dargold R. Boyle, d'Arichat-ouest qui a été nommé par décret du conseil du 6 novembre 1896, garde-pêche dans le comté de Richmond, province de la Nouvelle-Ecosse, soit remercié de ses services parce qu'il s'est mêlé trop activement de politique en temps d'élection.

RODOLPHE BOUDREAU,
Greffier du Conseil privé.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries.

Le 26 janvier 1912, le surintendant des Pêcheries écrivait à M. D. R. Boyle, la lettre suivante:

Monsieur,—Je désire vous informer que par un décret du conseil rendu le 20 courant vous avez été renvoyé du service comme garde-pêche, pour la raison que vous vous êtes mêlé trop activement de politique. Vous voudrez bien continuer à remplir votre emploi jusqu'à la fin du présent mois et jusque-là votre traitement pour dépenses régulières dans l'exercice de vos fonctions vous seront payées.

Vous voudrez bien remettre immédiatement à l'inspecteur des pêcheries à Englishtown tout document ou autres effets d'une nature officielle qui sont en votre possession.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. A. FOUND,
Surintendant des pêcheries.

On voit par cette lettre que la demande de M. J. A. Gillies, le candidat conservateur défait, que M. D. R. Boyle soit renvoyé du service, a été immédiatement écoutée. On n'a fait aucune enquête au sujet de l'accusation d'ingérence politique irrégulière portée contre M. Boyle, et l'on a accepté la parole du candidat conservateur défait dans le comté de Richmond. Le 26 janvier 1912, M. Pound adressa la lettre suivante à M. Morrison, inspecteur des Pêcheries à Englishtown (N.-E.):

Cher monsieur,—Je vous inclus copie d'une lettre adressée aujourd'hui à M. Dargold R. Boyle, d'Arichat-ouest, l'informant que ses services comme garde-pêche ne seront plus requis à la fin du présent mois. Le département n'est pas dans le moment en mesure de dire quel sera son successeur, et vous voudrez bien en conséquence prendre des mesures pour que les gardes-pêche les plus rapprochés dans le district exercent une surveillance afin d'empêcher toute violation de la loi.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. A. FOUND,
Surintendant des pêcheries.

M. KYTE.

Le 26 janvier 1912, après le renvoi de M. Boyle comme garde-pêche, parce qu'il s'était mêlé d'élection trop activement, le ministre de la Marine et des Pêcheries écrivit la lettre suivante à M. J. A. Gillies:

29 janvier 1912.

Cher monsieur,—Référant à votre lettre du 8 décembre dernier, demandant pour les raisons mentionnées que le garde-pêche D. R. Boyle, d'Arichat-ouest, soit renvoyé, je désire vous informer que le 20 courant, un décret du conseil destituant M. Boyle a été approuvé par Son Altesse, et que M. Boyle a reçu avis que ses rapports avec le département devront cesser le 31 courant. Dans votre lettre, vous proposez que le capitaine André Landry, de Descouse, soit nommé à cet emploi. Subséquemment, j'ai reçu une lettre du révérend Wilfrid A. Boucher, de Descousse, dans laquelle il dit que M. Landry n'est pas un homme méritant de remplir aucun emploi public et je comprends par sa lettre qu'il est présentement poursuivi pour avoir forgé des billets. Il est possible que vous ne connaissiez pas ce fait lorsque vous avez proposé son nom, et avant de nommer un successeur à M. Boyle j'attendrai une autre lettre de votre part.

Votre tout dévoué,
J. D. HAZEN.

M. Gillies télégraphia comme suit au ministre:

Sydney, N.-E., 16 février 1912.

J. D. Hazen,
Ottawa.

Envoyez s'il vous plaît immédiatement la nomination d'André Landry comme garde-pêche, il n'y a rien de vrai dans les accusations portées contre lui.

J. A. GILLIES.

A cela le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries a répondu comme suit:

21 février 1912.

Cher monsieur,—En l'absence de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries qui est présentement à Washington, je désire accuser réception de votre télégramme du 19 courant, au sujet du capitaine André Landry.

Aussitôt que le ministre sera de retour je lui soumettrai votre télégramme.

Votre tout dévoué,
A. JOHNSTON.

Le 21 février 1912, M. Gillies écrivit la lettre suivante au ministre de la Marine et des Pêcheries:

Sydney (N.-E.), 21 février 1912.

Honorable J. D. Hazen,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Canada.

Sujet: Nomination du capitaine Landry.

Cher monsieur,—Je vous ai télégraphié l'autre jour vous demandant de vouloir bien envoyer la nomination du capitaine Landry comme garde-pêche à l'île Madame. Je me suis informé avec soin au sujet de la question dont vous parlez dans votre lettre, et je n'ai aucune raison quelconque de modifier la proposition que j'ai faite de son nom. C'est une simple question d'animosité entre différentes factions à Descouse, et l'on cherche à nuire aux Landry. Je connais cette famille depuis vingt ans pour des gens droits

et honorables sous tous les rapports. Veuillez s'il vous plaît envoyer sa nomination immédiatement, vu qu'il est important que la distribution des primes aux pêcheurs soit entre bonnes mains.

Votre tout dévoué,
J. A. GILLIES.

La Chambre remarquera qu'il insiste sur le fait que la distribution des primes serait entre bonnes mains si elle était confiée au capitaine Landry. Le 2 mars, M. Gillies adressa cette autre lettre qui suit au ministre de la Marine et des Pêcheries:

Ottawa, 2 mars 1912.

Honorable J. D. Hazen,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Cher monsieur Hazen,—Voudriez-vous être assez bon de m'écrire une ligne pour me dire si la nomination du capitaine André Landry comme garde-pêche lui a été adressée.

Je vous ai écrit le 19 février—avant de partir de chez moi—et j'ai reçu ici votre lettre du 21 février en réponse.

Comme la prime doit être bientôt distribuée, je me réjouirai d'apprendre que le capitaine Landry a été dûment chargé de cet emploi avant que la distribution se fasse.

Votre bien dévoué,
J. A. GILLIES.

N.B.—Veuillez adresser la réponse à l'hôtel Russell.

Le 6 mars 1912, le ministre de la Marine et des Pêcheries adressait la lettre suivante à M. Gillies:

6 mars 1912.

Sujet: Nomination du capitaine Landry.

Cher monsieur,—Je dois accuser réception de votre nouvelle lettre du 2 courant au sujet de l'affaire ci-dessus.

En réponse, j'ai l'honneur de dire que l'accumulation de la besogne parlementaire ne m'a pas permis de m'occuper jusqu'ici de cette affaire, non plus que d'un grand nombre d'autres de même nature.

Dès la première occasion, j'y donnerai mon attention.

Votre bien dévoué,
J. D. HAZEN.

Cela complète la liasse des documents publics qui ont été déposés en conformité d'une ordonnance de la Chambre émise dans le cours de la session dernière.

D'après les documents que j'ai produits, il appert que le 8 décembre, M. J. A. Gillies, le candidat conservateur dans Richmond (N.-E.) proposa la nomination d'André Landry comme préposé aux pêches en remplacement de D. R. Boyle. Le 12 décembre, le révérend M. Boucher adressait une lettre au ministre de la Marine et des Pêcheries lui déclarant que la nomination de M. Landry à un emploi public quelconque dans le comté de Richmond serait très mal vue, et si je suis paraphraser ses paroles, serait un scandale public.

Néanmoins, le 23 novembre 1911, le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries adressait la lettre suivante à M. Léon M. Poirier, gardien du quai à Descouse (N.-E.)

Département de la Marine et des Pêcheries.
Ottawa, le 23 décembre 1911.

Monsieur,—Je dois vous informer que le décret du conseil du 31 mai 1906, vous nommant gardien du quai du Gouvernement à Descouse (N.-E.), a été révoqué et que vos services en cette qualité ne seront plus requis, en conséquence d'immixtion abusive de votre part dans les élections.

Le capitaine André Landry a été nommé pour vous remplacer, et je vous prie de le mettre en possession du quai et de toutes les fournitures du Gouvernement s'y rapportant, lorsque vous en serez requis.

Votre, etc.,
A. JOHNSON,
Sous-ministre.

M. Léon N. Poirier,
Descouse (N.-E).

Après que cette lettre du révérend M. Boucher fut parvenue au département de la Marine et des Pêcheries à Ottawa, le ministre de la Marine n'en destitua pas moins le capitaine Léon N. Poirier, gardien du quai à Descouse, sous prétexte de partisannerie, et désigna à cet emploi ce nommé Landry, en dépit des déclarations et des avertissements du révérend M. Boucher. On voit par les documents du dossier que M. Gillies voulut faire croire au ministre que l'accusation de faux portée contre Landry était controuvée et le résultat de dissensions intestines dans la paroisse de Descouse. Le 1er décembre 1912, Landry fut sommé de comparaître devant un magistrat stipendiaire à Arichat sous l'accusation de faux. L'affaire fit le sujet d'une enquête et l'inculpé fut assigné devant la cour suprême du comté de Richmond. La cour s'ouvrit le 4 juin, et j'ai ici l'acte d'accusation présenté par le grand jury.

Cour suprême—Poursuite.

1. Les jurés de Notre Seigneur le Roi soumettent que le 5 avril de l'année de Notre Seigneur 1910, à Arichat, dans le comté de Richmond, André Landry a illégalement et sciemment commis un faux en écriture, savoir: un billet à ordre dans les termes et pour le montant ci-après:

$50. Echéance, le 8 avril 1911.
Arichat (C.-B.), 5 avril 1910.

A un an de la présente date, je promets de payer à l'ordre de André Landry.

Cinquante.... .... dollars, à la banque Royale du Canada, Arichat, pour valeur reçue.

Sa
Témoin, J. V. Shaw. Paul x Leblanc,
marque.

No.... endossé, André Landry.

Sachant que ce billet était faux, avec l'intention qu'il fut négocié et utilisé comme s'il était authentique au préjudice d'un nommé Paul Leblanc, contrairement aux dispositions de la loi régissant la matière.

2. Et les jurés de Notre Seigneur le Roi soumettent, en outre, que le 5 avril de l'année de Notre Seigneur 1910, à Arichat, dans

le comté de Richmond, André Landry a illégalement et sciemment commis un faux en écriture, savoir: un billet dans les termes et pour le montant ci-après:

$50. Echéance, le 8 avril 1911.
Arichat (C.-B.), 5 avril 1910.

A un an de la présente date, je promets payer à l'ordre de André Landry,
Cinquante.. .. ..dollars,
à la banque Royale du Canada, Arichat, pour valeur reçue.

sa
Paul x Leblanc.
marque.

No.... Endossé, André Landry.

Sachant que ce billet était faux, avec l'intention que ledit Paul LeBlanc, sur la foi que le dit faux document était authentique, consentit à payer audit André Landry la somme de cinquante dollars, contrairement aux dispositions de la loi régissant la matière.

3. Et les jurés de Notre Seigneur le Roi soumettent que, le 13 décembre de l'année de Notre Seigneur 1910, à Poulamond, dans le comté de Richmond, André Landry commit un faux en écriture, savoir: le billet à ordre dans les termes et pour le montant ci-après:

$50.00. Echéance le 8 avril 1911.
Arichat (C.-B.), 5 avril 1910.

A un an de la présente date, je promets payer à l'ordre de André Landry,
Cinquante.. .. .. dollars,
à la banque Royale du Canada, Arichat, pour valeur reçue.

sa
Témoin, J. V. Shaw. Paul x LeBlanc.
marque.

Endossé, André Landry.

Sachant que ce billet était faux, comme s'il était authentique, contrairement aux dispositions de la loi régissant la matière.

Et les jurés de Notre Seigneur le Roi soumettent que le 13 décembre de l'année de Notre Seigneur 1910, à Poulamond, dans le comté de Richmond, André Landry commit un faux en écriture, savoir: un billet à ordre dans les termes et pour le montant ci-après

$50.00 Echéance, 8 avril 1911.
Arichat (C.-B.), 5 avril 1910.

A un an de la présente date, je promets de payer à l'ordre de André Landry,
Cinquante.. .. ..dollars,
à la banque Royale du Canada, Arichat, pour valeur reçue.

sa
Témoin, J. V. Shaw. Paul x LeBlanc.
marque.

No.... Endossé, André Landry.

Sachant que ledit billet était faux, et négocia ledit billet comme s'il était anthentique, contrairement aux dispositions de la loi régissant la matière.

5. Et les jurés de Notre Seigneur le Roi soumettent, en outre, que le 13 décembre 1910, à Poulamond, dans le comté de Richmond, ledit André Landry commit un faux en écriture, savoir: un billet à ordre dans les termes et pour le montant ci-après:

M. KYTE.

$50. Echéance, le 8 avril 1911.
Arichat (C.-B.), le 5 avril 1910.

A un an de la présente date, je promets de payer à l'ordre de André Landry,
Cinquante.. .. .. dollars,
à la banque Royale du Canada, Arichat, pour valeur reçue.

sa
Témoin, J. V. Shaw. Paul x LeBlanc.
m rque.

No.... Endossé, André Landry.

Sachant que ledit document était faux, le négocia comme s'il avait été authentique, contrairement aux dispositions de la loi régissant la matière.

6. Et les jurés de Notre Seigneur le Roi soumettent en outre que, le 13 décembre dans l'année de Notre Seigneur 1910, à Poulamond, dans le comté de Richmond, ledit André Landry commit un faux en écriture, savoir un billet à ordre dans les termes et pour le montant ci-après:

$50. Echéance, le 8 avril 1911.
Arichat (C.-B.), le 5 avril 1910.

A un an de la présente date, je promets de payer à l'ordre de André Landry la somme de Cinquante..... ....dollars,
à la banque Royale du Canada, Arichat, pour valeur reçue

sa
Témoin, J. V. Shaw. Paul x LeBlanc.
marque.

No.... Endossé, André Landry.

Et fit qu'un nommé LeBlanc accepta ledit faux document comme s'il était authentique, contrairement aux dispositions de la loi régissant ces cas.

(Signé) Daniel A. Cameron,
Substitut du procureur,
Comté de Richmond.

La cause fut instruite devant la cour suprême, M. le juge Graham siégeant, après que le grand jury eut déclaré le bienfondé de l'acte d'accusation. Le procès se termina par la condamnation d'André Landry et j'ai ici le texte de la condamnation:

Cour suprême,
Arichat, le 5 juin 1912.

Le Roi contre André Landry.

Convaincu d'avoir commis un faux en écriture et d'avoir mis un faux document en circulation vous êtes condamné par le tribunal à un an de détention dans la prison d'Arichat.

(Signé): D. H. CAMPBELL,
Greffier intérimaire de la couronne.

Ainsi André Landry a été jugé coupable et condamné en conséquence par M. le juge Graham à douze mois de détention dans la prison d'Arichat. Le 11 juin 1912, six jours plus tard, le surintendant des phares de la province de la Nouvelle-Ecosse adressait la lettre suivante au capitaine Frédéric Poirier.

Département de la Marine et des Pêcheries.
Bureau du Surintendant des Phares,
Agence d'Halifax (N.-E), le 11 juin 1912.

A monsieur Frédéric Poirier,
Descouse, comté de Richmond (N.-E.).

Monsieur,—Il a été décidé de charger le capitaine André Landry, de Descouse, de l'entretien des bouées dont vous avez l'entreprise, laquelle prend fin le 15 du courant. Veuillez en conséquence transférer le service au capitaine Landry, et lui remettre toutes les bouées disponibles que vous avez sous votre garde. Vous êtes censé mettre toutes ces bouées en bon état avant de les lui livrer.

Votre, etc.,
P. C. JOHNSON,
Surintendant des phares.

Le 14 juin, le capitaine Frédéric Poirier, en réponse à cette lettre du surintendant des phares, accusait réception de sa lettre et lui déclarait qu'il était dans l'impossibilité de livrer les bouées au capitaine André Landry, attendu que celui-ci était détenu dans la prison du comté à Arichat en exécution d'une sentence pour faux.

Or, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries était, de même que le très horable chef du Gouvernement, en possession de toutes les circonstances de cette affaire.

Qu'ont-ils fait? Est-ce que le capitaine André Landry a purgé la sentence prononcée contre lui par le juge? Vous vous souviendrez, monsieur l'Orateur, que le capitaine Landry a été, le 23 décembre, nommé gardien de quai par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. L'avis adressé par le capitaine Frédéric Poirier à l'inspecteur général des phares, qui sans doute l'a transmis à Ottawa, a été la première nouvelle que le ministre de la Marine et des Pêcheries ait eue de la détention du capitaine André Landry dans la prison d'Arichat, où il purgeait une sentence pour faux.

On ne devait pas le laisser bien longtemps là. Il paraîtrait que l'on a eu recours à l'intervention de mon honorable et compatissant ami le ministre de la Justice. Qeulques jours plus tard, le 3 août, les portes de la prison d'Arichat s'ouvraient comme par magie. Le comté de Richmond n'avait jamais vu une aussi triomphante sortie de prison que celle d'André Landry, convaincu de faux et n'ayant fait que deux mois de son temps sur douze.

Landry n'avait nullement l'intention d'abandonner partie de ses émoluments d'employés publics à cause de cette déclaration de culpabilité et de la sentence rendue, puisque le 6 août, quelques jours après sa mise en liberté, il adressait la lettre suivante à M. le capitaine Frédéric Poirier:

Descouse, 6 août 1912.
Monsieur le capitaine Frédéric Poirier,
Au quai du Gouvernement fédéral à Descouse, doit.

Pour quayages sur bouées et amarres pendant les hivers de 1909-10, 1910-11 et 1911-12, à raison de $19 par hiver, $30.
S. E. ou O.

Veuillez, régler immédiatement ce compte, par un ordre du département.

(Signé): ANDRE LANDRY,
Gardien de quai.

Si ce compte est payé sans retard, j'accepterai $10, autrement, j'ai ordre d'exiger $30.

(Signé): ANDRE LANDRY,
Gardien de quai.

Cette lettre était écrite trois jours après sa sortie de prison. C'était le seul emploi qu'il eût dans le temps, la lettre adressée par le révérend Wilfrid Boucher au ministre de la Marine et des Pêcheries, ayant empêché celui-ci au dernier moment de commettre l'erreur additionnelle de nommer Landry agent des pêcheries, et, comme le dit M. Gillies, de "mettre en de bonnes mains la distribution des primes". Etant en prison, il avait été nommé entrepreneur de la pose des bouées; mais, son incarcération à l'époque l'empêchant de prendre charge des bouées et des amarres, le ministre se vit contraint de lui nommer un remplaçant dans la personne de quelque autre des environs. Mais il y a un emploi auquel il s'est cramponné en défit des circonstances d'une situation quelque peu embarrassante et c'a été l'emploi de gardien de quai. C'était là un casuel que Landry était bien résolu à ne pas abandonner et, pour lui permettre de s'acquitter de ses fonctions de gardien de quai, le Gouvernement a été assez compatissant pour lui ouvrir les portes de la prison et le tenir quitte de la sentence à lui imposée par M. le juge Graham, après qu'il eût fait deux mois seulement sur douze.

Il y a, relativement à cette affaire, d'autres pièces intéressantes dont je désirerais beaucoup le dépôt devant la Chambre.

J'aimerais à savoir dans quelles circonstances le capitaine André Landry a été libéré, et quels moyens il a pu faire valoir. Le capitaine Landry jouit, me dit-on, d'une santé parfaite, il a, pendant de longues années, exercé la profession de marin; jamais il n'a, que l'on sache, été retenu chez lui par la maladie, et sa promptitude à reprendre, aussitôt sorti de prison, ses occupations régulières, tend à montrer que la maladie n'a pu être le moyen invoqué pour son élargissement. Depuis cette époque, le capitaine Landry s'est acquitté de ses devoirs de citoyen au village de Descouse et de toutes les fonctions que le Gouvernement lui a confiées. Il est encore le gardien du quai; sa nomination à ce poste n'ayant pas, que je sache, été annulée. Il semble, en effet,

que ce soit le désir, sinon du ministre de la Marine et des Pêcheries, du moins de ce même Joseph A. Gillies et autres conservateurs de marque du comté de Richmond, de voir le capitaine Landry continuer à se distinguer comme agent de l'Etat dans ce comté.

M. BLAIN: Quel traitement a-t-il?

M. KYTE: S'il exécute toutes les créances du ministère avec la même prestesse que celle-là, son traitement doit s'en ressentir. Il est payé par une commission.

M. BLAIN: L'honorable député a-t-il devant lui de quoi montrer combien cet homme a reçu l'année d'avant, en fait de salaire ou de quayages?

M. KYTE: Les gardiens de quai à la Nouvelle-Ecosse sont payés par une commission. Je n'ai pas été assez heureux pour me procurer d'autres comptes dont le capitaine Landry ait encaissé le montant; mais sa commission doit être bien faible s'il traite toutes les créances du Gouvernement comme il fait de celle-ci.

Les faits que j'ai relatés sont ceux que j'ai pu recueillir en consultant les papiers du ministère de la Marine et des Pêcheries et ceux de la cour suprême dans le comté de Richmond. Je n'éprouve aucun plaisir, aucune satisfaction, à exposer devant le Parlement la conduite peu recommandable d'un habitant de mon comté; mais nous, les représentants du peuple, avons des devoirs à remplir. Dans tous les cas où une administration est en faute, le devoir de ceux qui siègent dans cette Chambre est de signaler cette faute à l'attention du Parlement.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Monsieur l'Orateur, en tant que l'administration à laquelle je préside est concernée, il semble n'y avoir pour l'honorable député (M. Kyte) qu'une raison de demander aujourd'hui ces papiers, attendu qu'ils ont tous été déposés devant la Chambre à la dernière session du Parlement.

M. KYTE: Ceux qui ont trait à la nomination du capitaine Landry comme entrepreneur de la pose des bouées ne sont pas devant la Chambre.

M. HAZEN: L'honorable député aurait pu voir ces papiers à la minute s'il avait voulu venir au ministère.

Il est évident que l'honorable député désire plutôt discuter la conduite de M. Gillies, qui a été plusieurs fois son adversaire dans Richmond, que d'obtenir des renseignements sur cette affaire. Pour ce qui concerne l'administration que je dirige, tout ce qu'il s'y trouve de papiers relatifs à cette question sera volontiers apporté ici et mis à la disposition de l'honorable député. Je présume que mon honorable ami le ministre de la Justice (M. Doherty) se fera pareillement un plaisir de déposer sur le bureau les papiers qu'il peut y avoir dans son ministère relativement à cela.

Quant à la conduite du ministre de la Justice, je dirai à mon honorable ami que j'ai appris pour la première fois aujourd'hui que le capitaine Landry avait été en prison et que le ministère de la Justice lui avait fait grâce. Avant aujourd'hui, je ne connaissais point cette affaire. En tant que cette affaire concerne le ministère de la Marine et des Pêcheries, le seul fait à relever est qu'une vacance s'est produite. Le reproche que nous fait aujourd'hui mon honorable ami n'a pas trait à une vacance qui se serait produite irrégulièrement; il ne nous blâme pas d'avoir destitué Poirier, et il ne dit pas que Poirier n'était pas un partisan actif de nos adversaires. Cette vacance étant survenue, M. Gillies, qui avait auparavant représenté le comté de Richmond à la Chambre des communes et qui avait plusieurs fois été candidats, proposa quelqu'un pour la remplir. Il est d'usage sous tous les régimes, en remplissant dans un comté les vacances qui s'y produisent, d'accepter la personne qui nous est proposée par celui des membres de la Chambre des communes qui représente ce comté s'il est politiquement d'accord avec le Gouvernement du jour, ou, dans la plupart des cas, d'accepter celle que nous proposa l'homme qui s'est porté candidat en faveur de l'administration du jour et qui a échoué.

M. Gillies a proposé le capitaine Landry comme convenant à cette charge et méritant de la remplir; mais avant que l'affaire eût été étudiée par le ministère ou par moi, il est arrivé une lettre d'un prêtre, du curé de la paroisse, celui-là dont parle mon honorable ami de Richmond. Ayant reçu cette lettre, j'ai cru qu'il ne serait pas convenable de nommer ce M. Landry au poste important d'agent des Pêcheries dans ce comté avant qu'il eût été disposée de l'accusation portée contre lui. Landry, en conséquence, n'a pas été nommé; il n'a pas eu l'emploi dont il est question, et il ne l'occupe pas en ce moment. Ces charges de gardien de quais sont, règle générale, bien médiocres et bien peu importantes. Dans la plupart des cas, la rémunération en est extrêmement faible. La coutume est d'allouer au gardien d'un quai une commission sur la recette encaissée; le quart, et parfois la moitié. Si j'avais su que l'honorable député allait soulever cette question comme il l'a fait cet après-midi, je me serais muni de tous les renseignements nécessaires.

J'ignore le chiffre de la recette au quai dont parle mon honorable ami; mais je connais des cas nombreux où des gardiens de quais, à qui il est payé une commission de 25 pour 100 ou plus, reçoivent pour leurs services quelques dollars par année, et je sais que, dans certains cas, cette com-

mission, leur vaut $10 seulement par année, $100 tout au plus. Avec une commission de 25 pour 100, la somme que recevrait un gardien de quai serait vraiment bien peu de chose. Je ne veux pas par là faire entendre à la Chambre qu'à cause de cela on doit nommer à ces emplois des personnes impropres; mais il se peut que l'emploi étant de médiocre importance, la proposition que l'on nous a faite n'ait pas été examinée avec le même soin que l'aurait été celle de nommer quelqu'un à un poste plus élevé ou présentant une responsabilité plus grande. Il n'est venu à l'idée de personne au ministère que l'individu proposé pour la charge de gardien de ce quai fût celui-là même que l'on nous avait proposé pour l'emploi d'agent des Pêcheries et contre qui le curé de la paroisse avait fait les déclarations contenues dans la lettre qui m'a été adressée. Jamais cette idée ne m'est venue, et mon attention n'a pas été appelée sur cette circonstance.

C'est ainsi que l'on proposa la nomination de cet individu à la charge de garde-quai et au service des bouées. Je ne sache pas qu'en ce moment il exerce d'autres fonctions, et en ce qui concerne le département de la Marine et des Pêcheries. Si quelque fonctionnaire du ministère eût pensé ou si on m'eût informé que cet individu, proposé par la charge de garde-quai était celui-là même que nous avions refusé de nommer à la charge de surveillant, il n'eût certes jamais été nommé.

L'honorable député a sans doute atteint le but visé, en saisissant la Chambre de cette question; il a trouvé, dis-je, l'occasion de porter un coup à son concurrent du comté de Richmond, à la dernière élection; et ce but une fois atteint, il est sans doute heureux. Je dois le déclarer ici, le ministère n'a nullement le désir ou l'intention de nommer, sciemment à une charge de responsabilité un individu impropre aux fonctions pour lesquelles on le propose.

Nous avons acquiescé à la proposition de M. Gillies, dans la sincère conviction qu'elle avait été faite de bonne foi et qu'il croyait M. Landry apte à remplir cette charge et qu'il était victime de quelque conspiration ourdie contre lui. Ayant reçu la communication en question du curé désigné par l'honorable député, nous refusâmes de nommer cet individu à la charge de préposé aux pêcheries, charge de responsabilité. Quant à l'autre charge dont il a été question, jamais aucun fonctionnaire du ministère n'aurait cru que c'était celui-là même que nous avions refusé de nommer et que M. Gillies avait déjà proposé. Tous les documents se rattachant soit à cette question, soit à toute autre question, que l'honorable député désirerait examiner, seront bien et dûment déposés sur le bureau de la Chambre. Je ne saurais révéler à la Chambre les circonstances se rattachant à la libération de cet individu, après deux mois d'incarcération; mais le ministre de la Justice pourra sans doute fournir au député de Richmond tous les renseignements qu'il désire.

M. CARVELL: Monsieur l'Orateur, je n'ai nullement l'intention de soulever de débat au sujet de la nomination de Landry à un emploi au ministère de la Marine. Le ministre affirme qu'il ne savait pas un mot de l'affaire et il va sans dire que nous acceptons sa parole. Il semble assez singulier que parmi les fonctionnaires de son département, la plus complète ignorance ait régné au sujet de cet individu. Si le ministère est en mesure d'affirmer qu'il régnait une suprême ignorance à l'égard de cet individu au ministère, il nous faut bien l'en croire sur parole.

M. HAZEN: Je parle seulement des hauts fonctionnaires avec lesquels je viens en contact à peu près tous les jours.

M. CARVELL: Ce n'est pas cet aspect de la question que je désire mettre en relief; c'est l'autre aspect se rattachant à la libération de cet homme, après deux mois d'incarcération, bien qu'il eût été condamné à un an de prison. C'est là un fait qui s'impose à l'attention des députés et de tout citoyen.

Je suis partisan du système de la libération conditionnelle. Les avocats ici le savent, bien souvent en gardant un détenu en prison pour quelque temps seulement, la justice atteint tout aussi bien ses fins qu'en lui faisant purger toute sa peine.

Mais si s'inspirant de mobiles d'ordre politique, le ministre s'avise de libérer les détenus et de leur ouvrir les portes de la prison, la situation devient tout autre.

M. HAZEN: L'honorable député ignore-t-il ce qui s'est passé sous l'ancien régime à cet égard?

M. CARVELL: Absolument.

M. HAZEN: Ignore-t-il donc l'affaire Bruce McDougall condamné à la prison par M. le juge White pour diffamation de caractère et qui fut libéré par le ministre de la Justice du jour avant que le détenu eût purgé toute sa peine?

M. CARVELL: Le ministre cherche a détourner l'attention des députés de la question en discussion et cela ne lui fait guère honneur. Il le sait parfaitement, Bruce McDougall était mourant, quand on le libéra et ce n'est pas à des mobiles d'ordre politique qu'il dut sa libération. En réalité, Bruce McDougall ne survécut que quelques mois à sa libération de la prison.

M. HAZEN: L'honorable député me permettrait-il d'apporter une rectification? A peine Bruce McDougall avait-il été libéré de prison qu'il commença la publication d'un autre journal et sa mort fut le résultat

d'un accident à Truro. L'état général de sa santé à cet époque n'influa donc en rien sur sa mort.

M. CARVELL: Le ministre adopte précisément l'attitude même tenue par son chef, dès le début: quand on appelle son attention sur un abus, il cherche à détourner l'attention de la Chambre et à s'innocenter en affirmant que nous nous sommes rendus coupables des mêmes fautes sous le régime précédent.

Est-ce donc le système bien arrêté du Gouvernement que, dès qu'un partisan politique se trouve incarcéré, il faut se hâter de lui ouvrir la porte de la prison, après qu'il a purgé une faible partie de sa peine, et cela pour des motifs d'ordre politique? Voilà la question que je désire mettre en pleine lumière, et voilà mon seul but en soulevant ce débat aujourd'hui. Il est possible qu'il milite d'excellentes raisons à l'appui de ce système; seulement, à mon avis, en ce moment, on ne nous a pas encore suffisamment éclairés à cet égard et on ne nous a pas dit pourquoi un individu, jouissant d'une parfaite santé et en mesure de vaquer à ses occpations ordinaires, serait libéré, après avoir purgé deux mois de sa peine, sur douze.

M. BORDEN: J'ignorais, avant le débat de cet après-midi, la nomination de M. Landry; mais, comme la dernière partie de la motion se rattache à l'initiative du département de la Justice touchant certaine question, et que malheureusement le ministre de la Justice est absent aujord'hui je propose le renvoi du débat.

(On adopte la motion.)

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

Reprise de la séance.

LES EMBRANCHEMENTS DE L'INTERCOLONIAL.

M. EMMERSON demande:

Qu'en vue de favoriser les intérêts des transports du trafic en Canada, de l'avis de cette Chambre, il est désirable que la sphère d'influence de l'Intercolonial, à titre de chemin de fer de l'Etat, soit développée et étendue en acquérant par location ou autrement le droit d'exploiter ces lignes auxiliaires de chemin de fer qui se raccordent maintenant avec l'Intercolonial et qui serviraient à alimenter directement et d'une manière profitable le trafic de ce chemin de fer; et, de plus, en acquérant comme il est dit plus haut le droit d'exploiter celles des lignes auxiliaires qui peuvent être à l'avantage général du pays au point de vue des intérêts des transports, sans s'attarder à la question des résultats financiers immédiats.

—En l'absence du ministre des Chemins de fer, il ne conviendrait guère de soulever pareil débat et voilà pourquoi je ne m'oppose nullement à ce qu'il soit réservé. J'appelle toutefois l'attention du premier ministre et de ses collègues sur l'importance de faire régler de façon ou d'autre la question des embranchements, avant que le Gouvernement prenne quelque initiative touchant la concession des droits de parcours à la compagnie du Pacifique-Canadien sur l'Intercolonial. Le cas échéant, toute compagnie de chemin de fer ayant droit de parcours pourrait acquérir ces embranchements, au détriment de l'Intercolonial lui-même. Je désire que la question soit débattue et, s'il est possible, réglée avant qu'on prenne une initiative quelconque.

M. BORDEN: J'appellerai à l'attention du ministre des Chemins de fer sur les observations de l'honorable député (M. Emmerson) la considération qu'il fait valoir serait sans doute, dans une large mesure subordonnée à la nature de la convention.

(La motion est réservée.)

REVOCATION DE LAUCHLIN McNEIL.

M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

Copie de toute correspondance, télégrammes et rapports concernant la destitution de Lauchlin McNeil, directeur de la poste à Nouvelle-France, comté d'Antigonish, et la nomination de son successeur.

—Je désire appeler l'attention sur la révocation de Lauchlin McNeil. Il y a eu nombre de révocations parmi les directeurs des postes au comté d'Antigonish; on en a congédié environ une douzaine et s'il y en eût eu davantage, la liste des guillotinés se fût grossie d'autant. Pendant les quinze années du régime libéral, je ne sache point qu'il y ait eu des destitutions parmi les directeurs libéraux des postes au comté d'Antigonish, pour prétendue ingérence politique. Du moins, la moitié des directeurs des postes de ce comté sont conservateurs et personne n'a jamais songé à les molester ou les priver de leurs charges. Ils ont exercé leurs fonctions à la satisfaction du public. D'ordinaire, ces bureaux sont établis dans les districts ruraux, pour la commodité du peuple et ce qu'on cherche avant tout, c'est un emplacement convenable. Sous l'ancien régime, cette catégorie de fonctionnaires était considérée comme chose sacrée.

Je tiens à m'éclairer sur le principe même dont s'inspire le ministre des Postes, en révoquant ces directeurs des postes. Il a dû y avoir une douzaine de plaintes formulées contre ces directeurs des postes, puisqu'on en a congédié environ une douzaine; seulement, il y a eu qu'une seule enquête. Ici le commissaire enquêteur fut M. Duchemin. Lorsqu'il tint sa cour, nul témoin ne se présenta contre le directeur de la poste, bien que, prétend-on, plusieurs eussent été assignés. Evidemment il fut impossible au commissaire de dresser rapport contre cet

individu, en l'absence de toute preuve testimoniale. A mon avis, si l'on a pas congédié cet individu, objet d'une enquête, il ne faut pas y chercher une preuve de bienveillance ou de considération de la part du comité de clientèle politique, mais c'est que les conservateurs de la région se levèrent en masse et déclarèrent qu'il ne fallait pas toucher à cet homme qui s'était toujours bien acquittés de ses fonctions.

C'est un libéral, il est vrai, comme son père, mais c'est un homme honnête, consciencieux et vous ne devez pas lui faire de tort. C'est le seul cas que je connaisse pour lequel il y a eu une enquête. Le ministre des Postes, trouvant, je suppose que cet homme contre qui une accusation avait été lancée, ne pouvait pas être déplacé ou plutôt je dirai que les hommes chargés de distribuer les faveurs politiques, se trouvant contrariés dans le dessein qu'ils avaient de se débarrasser de lui, ont trouvé un autre moyen de faire disparaître l'infortuné receveur de la poste. Le ministre des Postes a envoyé aux différents maîtres de poste une lettre accompagnée d'une déclaration. C'est un document des plus extraordinaires:

Déclaration solennelle faite en vertu de la loi relative aux serments extra-judiciaires.

Je, soussigné maître de poste de..... déclare solennellement:

1. Que j'ai été nommé maître de poste en l'année.. .. ..

2. Que depuis ma nomination comme maître de poste, je n'ai pris aucune part active aux élections fédérales ou provinciales. Je n'ai sollicité ni conduit aucun électeur aux bureaux de vote, ni je n'ai donné ou offert de l'argent ou de la boisson, ni je n'ai représenté aucun candidat dans un bureau de vote quelconque. Je n'ai pointé ni vérifié aucune liste d'électeurs en dehors d'un bureau de vote, je n'ai pas été membre d'un comité d'organisation ni je n'ai adressé la parole dans une assemblée en faveur d'aucun candidat et je n'ai interrompu aucun orateur public dans une assemblée politique quelconque.

3. Tout ce que j'ai fait a été de déposer paisiblement mon bulletin de vote.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était donnée sous serment et en vertu de la loi de la preuve au Canada.

Et j'ai signé.

Déclaré devant moi à.. .. ..ce .. ..jour de.. .. ..1912.

Ce document ne dit pas à quand cela peut remonter, cela peut être 10, 20 ou 25 ans et durant toute cette période, le maître de poste aurait commis un délit s'il avait conduit un électeur au bureau de vote ou s'il avait offert une tournée à un de ses amis. On ne dit pas qu'il n'a pas donné ou offert de boisson dans le but d'influencer un électeur ou de débaucher quelqu'un. Je demande de comment un homme consciencieux ou comment la moyenne des maîtres de poste consciencieux pourraient consentir à signer un affidavit de cette nature. Quand Lauchlin McNeil reçut cette déclaration avec prière de la signer, il se crut naturellement insulté. Il était disposé à renvoyer l'affidavit comme il l'avait reçu, d'après le renseignement que je n'ai, mais il paraît qu'en y réfléchissant il a écrit au ministre des Postes une lettre à laquelle était joint l'affidavit qu'il a cru pouvoir consciencieusement signer et qui faisait disparaître, toute accusation ou tout soupçon d'avoir été un partisan politique. Voici le document en question:

Déclaration solennelle faite en vertu de la loi relative aux serments extra-judiciaires.

Je soussigné maître de poste de.. .. .. .. déclare solennellement:

1. Que j'ai été nommé maître de poste en l'année.. .. ..

2. Que depuis ma nomination comme maître de poste, je n'ai pris aucune part active aux élections fédérales ou provinciales. Je n'ai sollicité ni conduit aucun électeur aux bureaux de vote excepté mon frère ou un voisin qui n'avait pas de voiture, ni je n'ai donné ou offert de l'argent ou de la boisson à aucun électeur pour influencer son vote, ni je n'ai représenté aucun candidat dans un bureau de vote quelconque. Je n'ai pointé ni vérifié aucune liste d'électeurs en dehors d'un bureau de vote. Je n'ai pas été membre d'un comité d'organisation, ni je n'ai adressé la parole dans une assemblée en faveur d'aucun candidat et je n'ai interrompu aucun orateur public dans une assemblée politique quelconque.

3. Tout ce que j'ai fait, en tant qu'il s'agit d'élections, a été de déposer mon bulletin de vote sans faire de bruit extraordinaire en accomplissant cet acte.

Et je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était donnée sous serment et en vertu de la loi de la preuve au Canada.

M. PELLETIER: Je n'ai pas bien compris les mots: "Il a déposé paisiblement son bulletin de vote."

M. CHISHOLM (Antigonish): Le paragraphe 3 proposé dans la déclaration du ministre des Postes dit: "Tout ce que j'ai fait a été de déposer paisiblement mon bulletin de vote". Il a changé cela et a écrit à la place: "Tout ce que j'ai fait, en tant qu'il s'agit d'élections, a été de déposer mon bulletin de vote sans faire de bruit extraordinaire en accomplissant cet acte". Je vous demande, monsieur l'Orateur, s'il aurait pu consentir à signer un autre serment que celui-là." Lauchlin McNeil demeure à 6 ou 7 milles du bureau de vote et son frère n'a pas de voiture à lui, de sorte que le jour des élections municipales ou provinciales, il le mène au bureau de vote comme il le conduirait à l'église le dimanche ou à des funérailles ou au magasin du village ou enfin à toute autre place. Il ne pouvait donc pas dire dans un affidavit qu'il n'avait mené personne au bureau de vote. Il n'a conduit aucun électeur dans l'intention

d'obtenir sa voix et il a fait une déclaration en conséquence.

J'ai été mis en possession d'une lettre, non par le receveur de la poste, qui a été envoyée au ministre des Postes et expliquant pourquoi il ne pouvait pas signer la déclaration dans la première forme présentée et pourquoi il avait modifié la déclaration et ajoutant qu'il était prêt à répondre à toute accusation que ses détracteurs pourraient porter contre lui:

Nouvelle-France, comté d'Antigonish (N.-E.).
30 avril 1912.

Cher monsieur,—Quand j'ai accepté l'emploi de receveur de la poste à Nlle-France, je l'ai fait à la demande de la population de la localité et pour leur rendre service. Mais en le faisant, il n'a pas été stipulé que je devrais perdre ma liberté ou que mes droits et mes privilèges de citoyens seraient l'objet de restrictions. Si cette condition avait été proposée, je n'aurais pas accepté l'emploi.

J'ai toujours essayé de faire mon devoir comme receveur de la poste et je crois pouvoir dire que j'ai donné satisfaction. Aucune observation ne m'a jamais été faite en ma qualité de fonctionnaire. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que j'aie été tenté de renvoyer la déclaration comme je l'avais reçue et de traiter avec un mépris silencieux l'insulte que comportait une demande d'une semblable déclaration, même au prix de la perte de mon petit emploi. Mais je ne tiens pas à manquer de courtoisie et comme des rapports (je les appelle de faux rapports) ont été faits au département, je fais la déclaration demandée (en y introduisant des modifications convenables). Je ne peux pas jurer que je n'ai jamais conduit aucun électeur au bureau de vote. Je l'ai fait et je ne voudrais pas refuser à aucun de mes voisins, qu'il soit conservateur ou libéral, le service de le prendre dans sa voiture soit pour le conduire à l'église, au magasin du village ou n'importe le lieu où nous devrions nous rendre ensemble pour des affaires ordinaires et je n'ai pas un voisin qui ne me traiterait pas de la même manière. Le député du comté est un de mes neveux par alliance et un ami très intime et je partage ses opinions politiques. J'espère qu'aucune de ces circonstances ne me rendent incapable de recevoir les envois de la poste et d'en faire la distribution parmi les personnes desservies par le bureau de la poste. Je ne comprends pas ce que l'on veut dire dans le paragraphe 3 de la déclaration originale. Je puis ajouter toutefois que je n'ai jamais influencé ni tenté d'influencer aucun électeur dans l'exercice de ses droits de citoyen et j'ai toujours constaté que j'avais assez de mes affaires à surveiller sans intervenir de la façon dont il est parlé dans la déclaration.

Je repousse toutes les accusations d'ingérence active ou hostile dans la politique et je réclame la plus minutieuse enquête dans ma conduite comme receveur de la poste.

Quand le ministre des Postes eut reçu la déclaration contenant une dénégation complète et non équivoque des occupations d'ingérence politique, accompagnée de cette lettre d'explication, je crois qu'il devrait à lui-même et à son département d'accorder au moins une enquête et je veux savoir pourquoi on ne l'a pas fait dans ce cas.

M. CHISHOLM (Antigonish).

Le commissaire Duchemin était toujours disponible à Antigonish. Il y a passé la plus grande partie de l'été dernier; on me dit même qu'on étudie sérieusement la question de mettre son nom sur la liste des électeurs, car il a demeuré assez longtemps à Antigonish. Je suis absolument certain qu'avec les honoraires qu'il reçoit il aurait été heureux de tenir une enquête sur un cas d'ingérence politique et si le comité de patronage avait eu une preuve à soumettre, il n'y a pas de doute que M. Duchemin aurait été à la hauteur de sa tâche et qu'il aurait rempli ses fonctions à la satisfaction complète du comité.

Permettez-moi d'attirer l'attention de la Chambre sur un cas que je connais et dans lequel une déclaration semblable a été envoyée à un maître de poste. Quand il en eut pris connaissance et eut constaté qu'on lui demandait de déclarer que depuis sa nomination il n'avait pris aucune part aux élections, il fut naturellement étonné, car il avait été jadis un des agents les plus actifs du parti conservateur. Il avait été dans la circonscription un des conservateurs les plus remuants, mais aux dernières élections, avec un grand nombre de loyaux conservateurs du comté d'Antigonish, il avait ses idées personnelles sur la question de la réciprocité et il pensait que la réciprocité proposée par le Gouvernement précédent était la même mesure pour laquelle sir John Thompson avait combattu dans sa dernière élection ainsi que les grands chefs conservateurs des anciens jours. Mais naturellement, parce qu'il avait voté en faveur des libéraux aux dernières élections, on en voulait à sa place.

Quoi qu'il en soit, ce fut le comble quand on lui présenta une déclaration comme celle dont j'ai parlé. Il écrivit au ministre des Postes pour lui exposer sa situation, qu'il avait toujours été un actif et consciencieux conservateur à l'époque de sir John Thompson et des autres candidats conservateurs dans Antigonish et qu'il avait été alors un partisan actif. Alors il n'entendit plus parler de rien et il ne fut pas révoqué. Ce fut peut-être parce qu'on ne put trouver personne pour le remplacer.

Je sais qu'il y a beaucoup de receveurs de la poste que l'on soupçonne d'être libéraux et qui sont destinés à être sacrifiés, mais le ministre des Postes ne peut pas trouver d'hommes pour les remplacer et c'est ce qui fait qu'on les a laissés en place.

Dans le cas de Lauchlin McNeil, j'attire l'attention du ministre des Postes sur le fait qu'il a causé beaucoup d'ennui à l'immense majorité de la population de cette région par le changement qu'il a introduit. Le bureau de la poste a été transporté à une autre extrémité de la localité, laissant la partie sud sans aucune des facilités postales et la population de cette partie, en

raison du changement, a quatre milles à faire pour obtenir son courrier. Je connais beaucoup d'autres cas de cette nature. mais ce n'est pas tant de cela que je me plains.

Ce que je désire savoir, c'est pourquoi le ministre des Postes n'a pas eu quelque considération pour M. Duchemin quand il a établi le précédent qu'il y aurait des enquêtes dans le cas des receveurs de la poste. Pourquoi n'a-t-il pas ordonné une enquête dans le cas de Lauchlin McNeil et des autres qui ont été renvoyés sans enquête malgré qu'ils aient réclamé la plus minutieuse enquête. Je ne crois pas que je devrais discuter la question plus longuement avant que les documents ne soient déposés.

Quand nous serons en possession de tous les faits, nous saurons probablement pourquoi Lauchlin McNeil a été destitué.

L'hon. M. PELLETIER (ministre des Postes): Rien ne s'oppose à l'adoption de la motion de l'honorable député d'Antigonish. Tous les documents demandés seront déposés sur le bureau de la Chambre. La déclaration dont l'honorable député nous a donné lecture, qui a été si sévèrement critiqué par le directeur du bureau de poste de Nouvelle-France et que ce dernier a jugé à propos de corriger et d'envoyer au ministre des Postes pour lui donner une leçon, n'est pas, après tout, un document si blâmable. Je dois des excuses à ce directeur de bureau de poste et je regrette infiniment de n'avoir pas dit, dans la dernière phrase, qu'il n'a pas fait de bruit. C'est un oubli de ma part. Je reconnais que cette omission est de la plus haute importance dans les circonstances, et je le remercie de me l'avoir signalée.

Quoi qu'il en soit, quand les documents seront déposés, nous y trouverons peut être plus que ce que dit l'honorable député. D'ailleurs, je considère que cette lettre en dit assez long et fait voir que ce directeur de bureau de poste allait au devant des coups en disant: "Le ministre des Postes peut faire ce qu'il voudra, je ne m'occupe pas de ce qui peut arriver".

M. CHISHOLM (Antigonish): Je suppose qu'il savait d'avance ce qui arriverait inévitablement.

M. PELLETIER: C'est bien possible et c'est l'effet que m'a produit cette lettre, lorsque je l'ai reçue.

M. CHISHOLM (Antigonish): C'est bien généreux de votre part.

M. PELLETIER: Cette déclaration, si répréhensible et incomplète qu'elle soit, a été utile au département en lui épargnant des dépenses inutiles. Nous nous sommes épargnées les frais de beaucoup d'enquêtes, parce qu'un certain nombre de directeurs de bureau de poste ont été assez honnêtes pour avouer qu'ils ne pouvaient signer ce document, vu qu'ils avaient pris une part active à l'élection. Si un directeur de bureau de poste contre lequel il y a des plaintes, signe cette déclaration nous ordonnons une enquête. S'il ne la signe pas et avoue qu'il a pris une part active à l'élection, nous épargnons $50, $60 et quelques fois $75, que nous aurait coûté une enquête.

M. CARVELL: Mais, qu'il y ait enquête ou non, l'accusé est destitué quand même.

M. PELLETIER: Comme on fait son lit on se couche.

M. CHISHOLM (Antigonish): Si la déclaration est signée, l'accepte-t-on comme une preuve que les plaintes sont mal fondées? Le département accepte-t-il la déclaration d'un directeur du bureau de poste, de préférence aux vagues insinuations d'un chercheur de place?

M. PELLETIER: Quand nous recevons une déclaration régulièrement signée, nous informons celui qui a fait la plainte que le maître de poste intéressé nie les accusations portées contre lui. Il arrive que l'on nous dit de nous en tenir là. Il est évident, alors, que ceux qui ont fait les plaintes acceptent la déclaration, et n'entendent pas pousser les choses plus loin. Dans d'autres cas, on nous écrit pour nous dire qu'il est surprenant qu'un homme ait pu signer une pareille déclaration dans les circonstances et, dans ces cas, nous ordonnons une enquête.

L'honorable député dit que bien souvent nous avons eu de la difficulté à trouver quelqu'un pour remplacer les directeurs de bureau de poste destitués. Je puis lui dire que ce n'est pas ce que j'ai constaté.

M. ROSS: Qu'arriverait-il dans le cas d'un directeur de bureau de poste conservateur, qui aurait pris une part active à l'élection.

M. PELLETIER: Il serait destitué.

M. ROSS: L'a-t-on fait?

M. PELLETIER: Je l'ignore. L'honorable député d'Antigonish n'a nommé personne et n'a pas dit où la chose est arrivée. Il a parlé d'un directeur de bureau de poste qui avait toujours été conservateur et qui a voté pour la réciprocité. Si l'honorable député a cité un nom, je ne l'ai pas saisi.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je craindrais de lui faire du tort en le nommant. Je redoute les Grecs et leurs présents.

M. PELLETIER: Il ne m'est pas facile de répondre à une accusation concernant un directeur de bureau de poste, dans un comté aussi étendu que celui d'Antigonish, si je n'ai pas le nom de ce directeur ni celui de la localité. D'ailleurs, il n'y a pas d'accusation quand les noms ne sont pas donnés et, par conséquent, je ne me considère pas

astreint à entrer dans les détails de cette affaire.

Je disais il y a un instant que nous n'avons jamais de difficulté à remplacer les directeurs de bureau de poste destitués et, sauf dans l'Ouest où la population est très clairsemée, nous avons toujours deux ou trois demandes, et souvent plus, pour chaque place. Nous n'avons jamais de difficulté sous ce rapport. Les documents seront déposés et je crois que l'honorable député y trouvera la preuve de faits répréhensibles.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre dit-il que si un directeur de bureau de poste, nommé par lui, prenait une part active aux élections, il serait destitué?

M. PELLETIER: La règle s'applique à tout le monde. Un cas comme celui que suppose l'honorable député ne s'est pas présenté depuis que j'ai pris la direction du département. Le cas dont parle l'honorable député d'Antigonish est le seul qui ait été porté à ma connaissance.

On m'a reproché d'avoir refusé de destituer un directeur de bureau de poste parcequ'il a toujours été conservateur. S'il a toujours été conservateur et si, à la dernière élection, il a voté pour la réciprocité, c'est son affaire; mais s'il a pris une part active à l'élection, la règle doit s'appliquer à lui comme aux autres. Si mon honorable ami trouve à redire parce que je ne l'ai pas destitué, nous pourrons examiner le cas et voir ce qu'il y a à faire.

M. TURRIFF: Quand un directeur de bureau de poste peut, en conscience, souscrire à tout ce qui est exigé de lui dans cette formule de déclaration, quand il peut répondre d'une manière satisfaisante à toutes les questions et affirmer qu'il n'a commis aucune des fautes mentionnées dans ce document, quand il peut aller jusqu'à dire qu'il a voté tranquillement, quand on est pas satisfait de tout cela et qu'une enquête est ordonnée, mais que personne ne se présente pour appuyer les accusations portées contre lui, quelle conduite l'honorable ministre doit-il tenir?

M. PELLETIER: Si un directeur de bureau de poste est accusé d'avoir pris une part active à l'élection, cela constitue une présomption de culpabilité et on lui demande de signer la déclaration. S'il nie les accusations, une enquête régulière est instituée. Si aucun témoin ne se présente, il n'y a pas de destitution et nous avons soixante ou soixante-dix cas de ce genre dans le département.

M. TURRIFF: C'est pourtant exactement ce qui a eu lieu à Alameda. Le directeur de bureau de poste, M. McKenzie, a signé une déclaration solennelle dans laquelle il déclarait n'avoir pas pris une part active à l'élection et le ministre des Postes a ordonné une enquête. Le commissaire enquêteur s'est présenté et a attendu et, comme aucun témoin à charge ne se présentait, il a ordonné au directeur du bureau de poste d'aller chercher des témoins pour déposer en sa faveur. C'est ce que fit l'accusé, mais le commissaire enquêteur refusa absolument d'accepter la déposition du directeur de bureau de poste ainsi que celle des témoins qui lui étaient favorables. Aucun témoin à charge ne s'est présenté et malgré tout, le directeur du bureau de poste d'Alameda a été destitué.

Autant que je puis m'en rendre compte le département des Postes, depuis quelques mois, fait fonctionner sa guillotine dans mon comté avec plus de vigueur que jamais. Ces destitutions devront prendre fin un jour, parce qu'il n'y aura plus personne à exécuter, et alors, le ministre des Postes pleurera comme Alexandre, qui n'avait plus d'autres mondes à conquérir. Quelle est la règle du département dans un cas de cette nature?

M. PELLETIER: J'ai déjà dit que lorsque les accusations sont niées on demande au directeur de bureau de poste en cause de signer la déclaration qui lui est envoyée. Si les accusations sont niées, une enquête est ordonnée.

M. CARVELL: Et si personne ne se présente pour soutenir les accusations?

M. PELLETIER: Je suppose que le commissaire enquêteur fait rapport qu'il n'y a pas de preuves.

M. CARVELL: Que fait alors le département?

M. PELLETIER: Le directeur de bureau de poste n'est pas destitué si le commissaire enquêteur ne fait pas un rapport défavorable.

M. PUGSLEY: Et cependant celui dont parle l'honorable député d'Assiniboïa a été congédié.

M. PELLETIER: L'honorable député d'Assiniboïa a prononcé l'autre jour ce qui me paraissait être un très fort plaidoyer en faveur du directeur du bureau de poste d'Alameda, et j'ai immédiatement télégraphié à l'inspecteur de ne pas faire de changement dans ce bureau. J'ai communiqué à mon honorable ami la réponse de l'inspecteur. Nous avons dans le département un rapport du commissaire enquêteur, M. Dorsett, dans lequel il déclare qu'il a fait une enquête et a trouvé le directeur de ce bureau de poste coupable. J'ai dit privément à mon honorable ami ce que je répète publiquement en ce moment: J'ai envoyé un exemplaire des Débats à M. Dorsett en lui demandant une réponse. Que pouvais-je faire de plus? Je crois avoir agi équitablement.

M. TURRIFF: Puis-je demander. . .

M. l'ORATEUR: Cette discussion est irrégulière; l'honorable député a déjà pris la parole.

M. TURRIFF: Je désire simplement poser une question.

M. L'ORATEUR: Quand l'honorabe député pose une question, elle dégénère généralement en discussion.

M. TURRIFF: Le rapport de M. Dorsett contient-il quelques-unes des dispositions qu'il a prises?

M. PELLETIER: Non.

M. TURRIFF: C'est ce que j'ai toujours prétendu.

M. PELLETIER: Je connais presque tous les commissaires enquêteurs de la province de Québec et plusieurs de la province d'Ontario, mais je ne puis pas connaître personnellement ceux des provinces de l'Ouest ni ceux des Provinces maritimes, et, dans ces cas, j'ai pris toutes les précautions possibles, pour ne nommer que des commissaires respectables et en qui je puis avoir confiance.

Dans les instructions que je leur ai données je leur ai défendu de retenir les services de sténographes, ce qui aurait entraîné des dépenses assez lourdes. Dans certains cas ces fonctionnaires ont écrit à la main toutes les dépositions; d'autres fois ils se sont contentés de ne donner que la nature générale de la preuve établie; c'est ce qu'ils ont fait dans le cas de M. Dorsett; dans ces circonstances diverses ils ont jugé bon de n'envoyer que leur simple rapport concluant à l'innocence ou à la culpabilité de la personne en cause. Jugeant que le cas du receveur de la poste à Alameda était exceptionnel, j'ai communiqué les observations de mon honorable ami M. Dorsett en le priant de s'enquérir des faits et de m'adresser le rapport de son travail.

M. TURRIFF: Il a formellement refusé de faire la moindre enquête.

M. OLIVER: La lecture de la déclaration qu'un fonctionnaire de la poste doit recevoir dans certaines circonstances, me porte à conclure que le directeur général des Postes a entrepris de placer une partie considérable de la population du Canada dans une posture qui n'est certainement pas de mise dans un pays libre. J'ignore si d'autres membres de cette Chambre envisagent la question en se plaçant au point de vue sous lequel je la considère moi-même, mais je prends la liberté d'exprimer ici l'opinion que j'entretiens en ce moment. D'abord, le fait qu'un homme retire un salaire annuel de $25 ou de $35 de l'Etat, démontre-t-il qu'il se livre pour cette considération pieds et poings liés au Gouvernement, tout en continuant à apposer des timbres-poste? J'estime que les habitants de ce pays, alors même qu'ils retirent $35 par année du Trésor public, ont un pu le droit de jouir de leur liberté individuelle. J'apprécie, certes, l'attitude que l'on prend généralement ici et d'après laquelle on estime que si quelqu'un compte exclusivement pour sa subsistance sur ce que lui rapporte le travail qu'il fait pour le pays, il doit servir ce dernier et non pas le parti auquel il appartient; toutefois, j'estime que, si quelqu'un retire un infime montant du Trésor public en retour des services qu'il rend, montant qui n'est nullement proportionné à celui qu'il devrait recevoir et qui lui permettrait de vivre sur le ton qu'il convient à son emploi, j'estime, dis-je, que, dans ce cas, le pays ne devrait pas se montrer tyrannique au point de l'obliger à signer une déclaration de cette nature, et que, s'il le fait, le Canada n'est plus un pays où règne la liberté, mais bien la tyrannie sous l'œil bienveillant des ministres. Il est honteux pour le Canada que des hommes qui remplissent une fonction publique dans l'intérêt de leurs concitoyens se trouvent acculés dans cette impasse par le ministère des Postes au moyen de cette formule d'affidavit que le directeur général leur adresse.

Quant à cette déclaration solennelle et à la façon de procéder que l'honorable directeur général des Postes a aquiescée à la Chambre, je dirai que bien que je ne fasse pas partie du barreau, cela ne m'empêche pas de faire observer que lorsqu'une accusation est portée contre un receveur de la poste, le directeur général des Postes auquel elle est communiquée devrait, au moins, en toute justice et en toute équité à l'endroit de l'accusé, informer ce dernier de la nature du grief invoqué contre lui et cela, avant qu'on ne commence de procédure contre lui relativement à ces accusations. Ce n'est certainement pas là ce que fait l'honorable ministre des Postes.

M. PELLETIER: Au contraire.

M. OLIVER: Voici les formules de déclarations solennelles que l'honorable directeur général des Postes adresse aux receveurs de la poste qu'on accuse d'avoir fait œuvre de partisans politiques actifs ou que ses amis, sinon lui-même, veulent faire congédier du service de l'Etat. La lettre qui accompagne ces affidavit a déjà été lue ici. Je n'en ai aucun doute.

M. PELLETIER: On a lu l'affidavit, mais non pas la lettre.

M. OLIVER: En voici le contenu:

Monsieur,—On represente à ce ministère que depuis notre nomination à la fonction de receveur de la poste à Nouvelle-France (N.-E.), vous avez pris une part active aux élections fédérales et provinciales.

En conséquence, je reçois l'ordre de vous demander d'avoir l'obligeance de dire si tout cela est vrai.

Si l'accusation n'est pas bien fondée, je suppose que vous n'avez aucune objection à

signer la déclaration solennelle ci-incluse, dont le contenue sera attesté devant un juge de paix.

Une prompte réponse obligerait.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé): HECTOR B. VERRET,

Sous-ministre-adjoint des Postes.

Une accusation d'une nature générale se relève dans la lettre à laquelle on demande au directeur de la poste accusé, de répondre d'une façon catégorique par affidavit, réponses spécifiques qui peuvent ou non embrasser les accusations qu'on a portées contre lui. C'est un principe élémentaire de justice et, si je ne me trompe, de loi, que celui qu'on peut accuser et faire punir a le droit de connaître tous les détails de l'accusation portée contre lui et d'exiger qu'on lui fournisse l'occasion de la réfuter; on le tient pour innocent jusqu'à ce qu'on prouve sa culpabilité. Mais l'honorable directeur des Postes ne tient aucun compte de ce principe. Il informe le fonctionnaire qu'on a porté contre lui une accusation d'une nature générale; il l'oblige de signer une déclaration solennelle quant à des faits mentionnés; puis, après avoir reçu la déclaration écrite de cet homme, il ne l'accepte plus comme preuve. Il met cet homme dans l'obligation de jurer qu'il est innocent d'un acte dont on ne l'accuse pas en termes formels et s'il atteste sa déclaration sous serment ce fonctionnaire ne relève plus que du tribunal du ministre des Postes; il doit accepter ce que le ministre juge à propos de décider. Une pratique semblable déshonore un pays; on ne peut l'excuser en invoquant la loi, la justice et l'équité, loin de là. De plus, d'après quelle autorité ce Gouvernement prétend-t-il restreindre le travail d'un receveur de la poste qui ne reçoit que $35 par année en cette qualité, lorsqu'il s'agit de politique provinciale?

Je viens de dire qu'un salaire de $35 par année n'établit pas un prix proportionné à l'âme aussi bien qu'au corps du citoyen canadien qui se respecte, salaire qu'il gagne à lécher des timbres au cours de toute une longue année. M'est avis que ce fonctionnaire mérite certains égards. Il rend des services au pays, et le simple fait que dans un grand nombre d'occasions on le considère comme étant un citoyen peu important, n'excuse pas le directeur général des Postes, en sa qualité de membre du Gouvernement de le soumettre à l'affront dont parle cette déclaration solennelle et de le traiter d'une façon aussi injuste, ou plutôt, aussi tyrannique.

M. W. F. CARROLL (Cap-Breton-sud): J'aimerais dire quelques mots au sujet de ces déclarations solennelles dont le ministre des Postes a envoyé des copies aux receveurs de la poste du pays tout entier. Je ne trouve pas à redire si on remercie de leurs services des fonctionnaires qui ont pris une part active aux élections, qui se sont montrés, autrement dit, trop zélés partisans. Le fonctionnaire qui est partisan et qui le prouve en travaillant dans son entourage contre tel ou tel candidat politique, qu'il soit grit, tory ou socialiste, est responsable au gouvernement du pays qui a le droit absolu et parfait de le remercier de ses services, qu'il retire $10 ou $10,000 par année, peu importe.

Je n'ai jamais élevé la voix en cette enceinte, monsieur l'Orateur.

M. PELLETIER: L'honorable représentant d'Edmonton suit-il ce discours?

M. CARVELL: Je n'ai jamais élevé la voix en cette enceinte pour m'opposer au renvoi d'office des fonctionnaires de la division électorale que j'ai l'honneur de représenter qui s'étaient montrés par trop partisans. Mais je considère que le motif invoqué par l'honorable directeur général des Postes pour s'excuser d'avoir envoyé ces blancs de déclarations aux receveurs de la poste du pays, ne vaut pas grand'chose.

Il nous dit qu'on a adressé ces formules de déclarations à seule fin d'épargner de l'argent. A mon sens, les blancs de déclarations envoyés dans la division électorale de Cap-Breton-sud n'avaient pas en vue une épargne de quelques sous, non, on en a agi ainsi parce que ces receveurs de la poste demeuraient à des endroits tellement éloignés que M. Duchemin n'aurait pu s'y rendre en wagon-salon. Mon premier lieutenant dans la lutte que j'ai faite dans mon comté, M. Wallace Richardson, qui fut un jour maire de Sydney, a parlé à mes côtés dans presque toutes les assemblées tenues dans cette division électorale.

Il ne se souciait guère de perdre sa position, celle de secrétaire du bureau de la commission des pilotes pour le port de Sydney. Pourquoi mon honorable ami n'a-t-il pas renvoyé du service un homme comme celui-là sans faire la moindre enquête? Tous les habitants de Cap-Breton-sud savaient que cet homme était partisan déclaré; cependant M. Duchemin a tenu une enquête et préparé son rapport, alors qu'il eût été si facile pour lui d'écrire à M. Wallace Richardson qui lui aurait affirmé qu'il était partisan actif.

M. BARNARD: Le secrétaire de la commission de pilotage a-t-il été congédié par cette corporation ou par le Gouvernement?

M. CARVELL: Par le Gouvernement.

M. BARNARD: Le même fait s'est produit dans mon propre comté. Le secrétaire de la commission de pilotage était le président de l'association libérale et il a été remercié de ses services par le Gouvernement.

M. CARROLL: Cela n'a rien à voir à mon attitude. Pourquoi M. H. P. Duchemin a-t-il pas fait une enquête dans ce cas? Il pourrait tenir cette enquête dans la ville de Sydney; cependant, quand il doit s'occuper du cas d'un receveur de la poste d'un district qu'il peut atteindre en voiture dans des chemins impraticables sur une distance de 20 à 30 milles, il dit au directeur général des Postes: "Il n'y aura pas d'enquête dans ce cas". Quelqu'un porte une accusation et, au lieu d'en faire connaître le contenu au receveur de la poste du district, ainsi que l'a fait observer l'honorable député d'Edmonton, on lui envoie cette formule de déclaration. D'après ce que vient de dire le ministre des Postes, en certains cas les accusateurs ont envoyé des affidavit. Je demande à l'honorable ministre des Postes s'il ne croit pas qu'il serait juste et équitable de faire connaître à cet homme la nature des accusations qu'on a portées contre lui et de lui fournir l'occasion de se disculper.

Si une accusation de vol portée contre quelqu'un devant nos tribunaux était prouvée, que penserait le public si, après avoir été trouvé coupable de cette offense, le prisonnier devait répondre en même temps à une accusation de meurtre? Voilà où nous en sommes dans le cas de toutes ces déclarations. On demande à quelqu'un de jurer qu'il n'a jamais, dans aucune circonstance, en aucun temps depuis sa nomination, pris la moindre part aux luttes politiques. Qu'on trouve au Canada un seul homme qui peut faire une déclaration à cet effet, car, bien qu'il puisse arriver que certains receveurs de la poste ne prennent pas part active aux élections, il leur sera difficile, peut-être de signer des déclarations semblables à celles dont le directeur général des Postes a adressées des copies à tous les receveurs de la poste du pays.

Je connais plusieurs cas de renvois d'office dans le comté de Cap-Breton-sud contre lesquels je ne m'insurge pas et que je n'entends pas discuter en ce moment.

Les receveurs de la poste de mon comté m'ont fait la guerre un peu partout; je dois dire que je vais en dénoncer un et demander l'institution d'une enquête. C'est un conservateur dont la nomination date d'avant 1896. A l'appel nominal des candidats qui avait lieu à Sydney, il m'injuriait à pleine bouche en présence de qui voulait l'entendre. Il s'est comporté de la sorte non seulement à la dernière élection, mais à chacune de celles qui ont eu lieu dans le comté de Cap-Breton-sud depuis dix ans. Cet homme est receveur de la poste à Pont-Marion, comté de Cap-Breton. Je ne dévoilerai pas son nom, mais je vais saisir le ministre des Postes d'une dénonciation pour voir s'il tiendra la parole qu'il nous a donnée de traiter les maîtres de poste conservateurs tout comme il en use à l'égard des libéraux.

Je me serais bien abstenu d'intervenir dans ce débat, mais je considère que certains fonctionnaires de mon comté ont été destitués sans raison. C'est une question que je ramènerai sur le tapis en temps opportun. Quant à la petite armée de fonctionnaires que l'on a mis à la porte dans le comté de Cap-Breton, c'est leur zèle pour moi qui leur a mérité un tel châtiment. La charité me fait regretter que l'on ait destitué ces pauvres gens parce qu'ils m'avaient prêté leur concours à la dernière élection; mais maintenant qu'ils sont révoqués, je suis certain qu'ils m'aideront avec plus d'ardeur que jamais à la prochaine élection, si toutefois je pose de nouveau ma candidature dans le comté.

M. CARVELL: Le présent débat fait voir dans quel pétrin on se met quand on se départit des principes reconnus et que l'on manque des égards qu'on se doit habituellement entre hommes; il fait voir en outre en quelle situation embarrassante se place invariablement celui qui s'écarte des premiers principes ordinaires. Mon honorable ami le ministre des Postes avait commencé par se réclamer de ce principe bien connu, qu'il faut destituer tout fonctionnaire contre lequel il est porté une accusation fondée ou non. Chez le ministre des Postes, un tel procédé n'a rien que de logique. Dans les trois ou quatre semaines qui suivirent l'élection, je crois bien qu'il a fait huit ou neuf destitutions; je ne sais si l'on avait porté des accusations contre les décapités, mais il est certain qu'il n'y eut jamais d'enquête.

Ces gens reçurent l'ordre de déguerpir; on leur donna à peu près vingt-quatre heures pour plier bagage et livrer livres et papiers à leurs successeurs.

M. EDWARDS: C'étaient de vos partisans?

M. CARVELL: Oui.

M. EDWARDS: Cela motive suffisamment leur destitution.

M. CARVELL: Mais le ministre des Postes s'est aperçu que ces destitutions étaient vues d'un mauvais œil, et au cours de la dernière session on lui conseilla de ne pas destituer ces fonctionnaires sans leur fournir au moins l'occasion de se défendre. S'écartant de son principe bien connu, mon honorable ami se mit à ouvrir des investigations, mais ce fut pour constater que les preuves qu'il désirait obtenir n'existaient pas et que le résultat des enquêtes était tout autre que celui qu'il escomptait. S'écartant encore une fois de ses principes, il se mit alors à expédier des exemplaires du document signalé cette après-midi à l'attention de la Chambre.

C'est la première fois, je dois l'avouer, qu'il m'était donné de jeter les yeux sur ce document, et, je le répète, tous ceux des

fonctionnaires de mon comté que l'on a accusés de professer des principes libéraux furent destitués sans enquête—oh! pardon, je crois que vers la fin de l'année on a institué une enquête dans le cas d'un pauvre receveur de la poste aux appointements d'environ $35 par année. Je ne sais si on lui a accordé la faveur de mettre sa signature au bas d'un de ces documents-là.

Examinons la question à un autre point de vue et voyons en quelle position se trouve celui qui, occupant un emploi en pays britannique, est destitué sur l'ordre d'un comité dit de patronage—pas toujours sur la foi d'un affidavit, me dit-on; mais, en certains cas, sur la foi d'une simple lettre venant du comité des faveurs ou de quelques aspirants à un emploi de trente-cinq dollars. En pareil cas, on se départit de tous les principes de la justice anglaise; on ne s'écarte pas seulement de la jurisprudence anglaise, mais aussi de celle de la France, de l'Allemagne et même des autres nations civilisées: c'est adopter la jurisprudence de la Russie et du Mexique que de mettre un fonctionnaire en lieu de jurer qu'il est innocent parce qu'une accusation est lancée contre lui.

Songez que l'on dit à cet homme qu'on assimile à un criminel: "Vous êtes accusé, vous n'avez pas le droit de connaître les détails de l'accusation qui pèse sur vous: un ami m'affirme que vous êtes coupable. Jurez que vous êtes innocent, sinon on va vous décapiter." Le ministre des Postes, il est vrai, a tenté d'expliquer qu'il donnerait à chaque inculpé l'avantage de faire une déclaration sous serment, ce qui revient à dire qu'on se trouverait alors en possession de deux déclarations contradictoires. Avant la déclaration d'un de ses valets à opposer à celle du receveur de la poste, le ministre se déclare alors prêt à ouvrir une investigation.

L'honorable représentant d'Assiniboïa (M. Turriff) a fourni force détails relativement à certaine destitution faite sans enquête préalable, quand nul n'était venu rendre témoignage contre l'inculpé. Une telle manière d'agir envers des sujets britanniques est contraire aux principes de la justice anglaise, j'oserais même dire qu'elle est déshonnête; c'est une incitation au parjure. C'est manquer des égards que prescrivent les lois anglaises qui prévalent en ce pays; c'est assimiler l'inculpé à un criminel et le mettre en demeure de prouver son innocence sous peine de révocation. Voilà ce que la gauche trouve mauvais.

Je crois que le ministre des Postes jouerait un plus beau rôle et se relèverait dans l'estime du public s'il revenait à ses premiers principes. S'il tient à décapiter quelqu'un, qu'il le fasse; mais, de grâce, qu'il s'abstienne de jouer cette comédie de l'enquête partiale et de venir ensuite nous dire: Nous avons demandé de signer ces documents-là afin d'économiser $50 ou $75. Quelle importance une somme de $50 ou $75 peut-elle bien avoir aux yeux du ministre ou du pays quand il s'agit d'un fonctionnaire que l'on traite comme s'il vivait en Russie ou au sein de quelque peuplade sauvage?

L'excuse est bien mauvaise, et j'aime à croire que mon honorable ami renoncera à un procédé aussi injuste, aussi peu conforme aux traditions britanniques. S'il tient à destituer ces employés, qu'il le fasse, sinon qu'il leur accorde une enquête convenable.

M. WILCOX (Essex-nord): Quand je songe à la façon dont les libéraux se sont comportés à l'égard des employés de l'Etat en la partie du pays où j'habite, le raisonnement de l'honorable préopinant paraît fort amusant. Un représentant du parti libéral avait destitué tous les employés de la douane et des contributions indirectes, et se vantait d'avoir réussi à déloger les conservateurs de la circonscription d'Essex-sud. De la légion superbe de fonctionnaires que le parti conservateur avait laissée à la douane de Windsor en 1896, il n'en restait que cinq pour raconter le malheur des autres; encore étaient-ils bien mal éclopés, puisqu'on avait eu soin de les tenir au dernier échelon du service.

Quand j'entends les membres de la gauche traiter cette question, c'est bien la voix de Jacob que je reconnais, mais je sais qu'ils ont la main d'Esaü. En 1896, peu de temps après le changement de régime, le "Free Press" d'Ottawa formulait les principes du parti libéral à cet égard en un article ainsi conçu:

> La masse des soldats de l'armée libérale sera enchantée de ce que l'on affirme hautement que le ministère doit se montrer plus respectueux du principe accepté du gouvernement par les partis — toutes les faveurs ministérielles devraient être accordées aux amis du parti. Chaque fois que l'on s'écarte de ce principe, on se montre déloyal envers les membres et les défenseurs du parti.
>
> Nul membre du cabinet, nul membre du parti libéral n'oserait se départir de ce principe et rester en même temps fidèle à son parti.
>
> En vertu du système et par droit du précédent, chaque nomination nouvelle, toute source de faveurs appartiennent aux membres du parti libéral.
>
> C'est un signe de lâcheté, et même pis que cela, que d'apaiser un ennemi politique en le comblant de faveurs.
>
> On s'attend à ce que le parti au pouvoir restera fidèle à ses amis lorsqu'il s'agira de nominations nouvelles ou de l'adjudication d'entreprises de l'Etat. L'absence de cette fidélité entraînerait la désorganisation du parti. —"Ottawa Free Press."

Telle est la politique du parti libéral, et à leur avènement au pouvoir, les libéraux surent si bien pratiquer la destitution des

fonctionnaires, et mêmes des meilleurs, que les membres d'une des principales institutions religieuses du pays, réunis en conférence, crurent devoir voter un ordre du jour ainsi conçu:

Que le régime méprisable du favoritisme ministériel qui prévaut malheureusement en ce pays n'est pas seulement stupide au point de vue du parti—et à cet égard la conférence n'a pas à s'en occuper—mais qu'il est contraire à l'intérêt général et au bien public en ce qu'il procède de cette hypothèse qu'il est permis au parti au pouvoir de gérer les affaires du pays dans l'intérêt de ceux des électeurs qui ont contribué à le faire triompher. tandis que ce parti devrait, selon les principes les plus sains, se considérer comme le mandataire de la population tout entière.

Cet ordre du jour fut adopté par la conférence méthodiste en 1896. La distribution des faveurs ministérielles, si je ne me trompe, est chose qui relève de la loi, et les devoirs du fonctionnaire de l'Etat sont clairement définis par la loi.

M. EMMERSON: Il a été question cette après-midi d'une personne mise hors la loi.

M. WILCOX: La loi prescrit entre autres choses que quiconque entre au service de l'Etat est tenu, sous peine de destitution, de s'abstenir de toute intervention active dans le domaine de la politique. L'attitude de mon honorable ami le ministre des Postes est fort sage, et j'ai tout lieu de croire qu'il remplit son devoir envers les serviteurs de l'Etat.

Il existe dans mon comté un important poste douanier où il s'est perçu cette année une somme de $3,500,000 on n'y a destitué que quatre fonctionnaires sur 147, et le ministre des Postes n'y a pas révoqué un seul de ses receveurs. Les explications de l'honorable ministre me paraissent donc fort plausibles. Si la loi n'a pas été modifiée, la faute n'en peut être qu'à nos adversaires; j'avais, en effet, l'honneur d'occuper un siège de la gauche à l'époque où mon très honorable ami le premier ministre (alors chef de l'opposition) saisissait la Chambre d'un projet de résolution ainsi conçu:

Que, en faisant des nominations aux emplois publics, et surtout aux emplois d'une nature représentative, il ne faut pas uniquement tenir compte des services rendus à un parti, mais le choix doit être basé sur les aptitudes et le caractère des aspirants.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. WILCOX: Et les membres de la gauche ont repoussé ce projet de résolution.

M. TURRIFF: Votre chef s'en tient-i encore à cette doctrine?

M. WILCOX: Aussi je soutiens que le ministre des Postes a bien fait d'avertir les receveurs de la poste et tous les autres employés publics qui lui ont été signalés comme enfreignant la loi.

Le représentant d'Edmonton qui prise si fort la liberté et le franc parler a tenté de faire croire que le ministre des Postes, en avertissant un employé public qu'il était accusé d'une infraction à la loi, entravait la liberté de parole. Allons donc, la question n'est pas discutable et je suis surpris qu'un député considéré comme si capable se soit servi d'un tel raisonnement.

M. McKENZIE: Je n'avais pas l'intention de rien dire sur ce sujet.

Quelques VOIX: Très bien.

M. McKENZIE: Mais je suis bien aise de voir que les députés de la droite m'approuvent de prendre la parole. Evidemment, notre honorable ami est peu au courant de la loi du service civil. Il n'est pas avocat et n'est pas censé prêter beaucoup attention à ces questions et je ne lui reproche pas sa connaissance imparfaite de cette loi. Il classe le receveur de la poste dans les campagnes parmi les employés publics et déclare que, dès qu'un receveur accepte cet emploi lucratif, rétribué à raison de 9 cents par jour, il renonce à son indépendance, à ses opinions, à ses droits civiques.

M. WILCOX: Il n'y a donc pas lieu de faire du tapage à ce sujet.

M. McKENZIE: Il n'y a certainement pas lieu de faire du tapage à ce sujet, mais cela indique la doctrine que nous combattons, et nous avons le droit de faire du tapage lorsque la droite tient une conduite méprisable.

M. HAZEN: Pourquoi l'honorable député n'a-t-il pas combattu cette doctrine lorsque ses amis étaient au pouvoir.

M. McKENZIE: Nous avons le droit de signaler ces choses à l'attention du public, d'en appeler à César, pour ainsi dire, et d'apprendre à la population la différence entre les principes que certaines gens proclament hautement dans l'opposition et leur conduite au pouvoir. C'est un privilège que nous exerçons et un devoir que nous remplissons, et je suis tenu envers ceux que je représente de leur signaler cette différence. Mon honorable ami est complètement dans l'erreur s'il pense que la loi du service civil s'applique aux simples receveurs de la poste dans les campagnes.

M. WILCOX: N'est-il pas vrai que les dispositions de la loi du service civil s'appliquent au service intérieur et que le principe de cette loi est censé s'appliquer au service extérieur?

M. McKENZIE: Il ne s'applique certainement pas à celui qui reçoit $35 par année.

M. WILCOX: Y a-t-il une différence.

M. McKENZIE: Il y en a une assurément. Si les services sont tels que l'Etat rétribue l'employé qui lui consacre tout son temps, l'Etat a le droit de tracer la ligne de conduite qu'il doit suivre.

M. WILCOX: Où mon honorable ami découvre-t-il cela?

M. McKENZIE: Je n'irais pas chercher le bon sens de l'autre côté de la Chambre. Si je le faisais, je prierais mon honorable ami de faire preuve de bon sens en cette affaire.

M. WILCOX: J'en ai beaucoup.

M. McKENZIE: Si l'honorable député en a beaucoup, qu'il s'en serve et il tirera aussitôt la conclusion qu'il n'est pas nécessaire d'entourer un individu des prescriptions légales. Si mon honorable ami, qui est un cultivateur à l'aise, refusait de nourrir ses bestianx le dimanche matin, et si la société pour la répression de la cruauté envers les animaux tentait de le faire punir pour sa négligence, il dirait peut-être que rien dans la loi ne l'oblige à prendre soin de ses bestianx le dimanche. Il veut que nous croyions qu'aucun devoir ne lui incombe, si ce devoir n'est pas prescrit par une loi. Heureusement, il y a beaucoup de choses au sujet desquelles il n'y a plus de loi et qui sont laissées au bon sens. Autrefois—certains événements se sont déroulés depuis—ces messieurs n'auraient pas exigé un texte de loi pour déclarer qu'une rétribution de $35 par année n'entravait pas un citoyen de la Nouvelle-Ecosse, durant l'exercice de ses privilèges. Les avis peuvent être différents de nos jours.

Je ferai simplement observer aux membres de la droite qu'il y a une chose dont il faut leur tenir compte relativement à ces enquêtes. Il y a une loi du pays, et, dans quelques années, lorsqu'ils auront repris la place qui leur convient dans les froides régions de l'opposition, ils s'attribueront le mérite d'avoir rendu cette loi qui a reçu la sanction de Son Altesse Royale le Gouverneur général le 12 de mars 1912. Permettez-moi de leur dire—ai-je besoin de le leur dire car je vois devant moi une pléiade d'avocats brillants?—que, quelqu'ait été l'usage avant l'adoption de cette loi, il est remplacé par un texte de loi auquel ils doivent obéir. Ils n'ont pas à remonter à 1896 ou aux années qui se sont écoulées jusqu'au 12 de mars 1912, date de l'adoption de cette loi, pour trouver un précédent quant au mode d'enquête sur certaines accusations.

Il y a aujourd'hui une loi qui exige que l'accusation soit précisée. Le ministre des Postes, si je ne me trompe, est un avocat brillant, au courant de la procédure en matière civile ou criminelle. Il sait que de Scatarie, à l'est, à Vancouver, à l'ouest, il y a une procédure devant les tribunaux civils ou criminels, procédure qui exige formellement que les accusations soient clairement et distinctement énoncées. Le chapitre 28 de la loi que les membres de la droite ont inscrite dans nos statuts dispose que:

Les commissaires peuvent permettre à toute personne dont la conduite est l'objet d'une enquête aux termes de la présente loi, et doivent permettre à toute personne contre laquelle une accusation est portée au cours de cette enquête, de se faire représenter par un avocat.

Remarquez que la loi dit: "doivent permettre." Nous connaissons des cas où ce privilège a été refusé. Mais l'article 13 est celui que je désire signaler d'une manière spéciale au ministre des Postes, je soumets que, soit en éludant la loi, soit en l'enfreignant formellement, il agit contrairement à ses prescriptions en disséminant ces déclarations dans le pays. La loi décrète que:

Nul rapport ne sera fait contre une personne avant qu'il lui soit donné un avis raisonnable de l'accusation de prétendue inconduite portée contre elle, et qu'il ne lui soit permis de plaider en personne ou par un avocat.

Que signifient ces mots: "il lui soit donné un avis raisonnable de l'accusation"? Les membres de la droite s'imaginent-ils que la déclaration vague transmise par le ministre des Postes soit une observation de la loi? Tant s'en faut. Elle ne soutiendrait pas un seul instant l'examen d'une cour de justice du pays. Aucun tribunal ne dirait qu'une accusation vague de ce genre est ce que signifie la loi que nos adversaires ont rendue avec notre concours.

Le projet de loi a été déposé par le ministre de la Justice (M. Doherty) lui-même et, à sa demande, la Chambre l'a adopté. S'il était ici ce soir, je serais bienheureux de lui demander comment il interprète cet article:

Nul rapport ne sera fait contre une personne avant qu'il ne lui soit donné un avis raisonnable de l'accusation de prétendue inconduite portée contre elle.

Cela doit vouloir dire une accusation formelle, le temps de l'inconduite, sa nature, et les circonstances qui ont accompagné l'infraction à la loi ou au règlement, selon le cas. S'il y avait une demi-douzaine d'accusations, chacune d'elles devrait être précisée; elles devraient lui être remises et il devrait avoir l'occasion de les réfuter.

Je soumets au premier ministre et aux autres membres du Gouvernement que, lorsqu'il y a eu des enquêtes depuis l'adoption de cette loi, on ne s'est pas conformé à cette disposition.

Nous avons beaucoup entendu parler de M. Duchemin et de son tribunal. Dans la ville où j'habite et en d'autres endroits, je me suis souvent trouvé devant ce tribunal.

Je n'ai pas d'accusation d'inconduite à porter contre M. Duchemin. Il m'a traité en galant homme, mais je dirai que son interprétation de la loi n'était pas de mon goût, ni conforme à l'esprit du statut. Il m'a refusé le droit de prendre la parole devant lui à titre d'avocat, je lui ai mis ces statuts entre les mains, je lui ai montré, et il a déclaré qu'il lui était entièrement facultatif de m'entendre. J'ai dû garder le silence pendant que cinq, six ou sept personnes faisaient l'objet d'une enquête, et il n'a pas voulu m'entendre, prétendant que, malgré le texte de la loi, il lui était facultatif de me donner ou de me refuser la parole.

Je me suis incliné devant sa décision et je n'ai pas fait de tapage, car je devais reconnaître que sa décision était irrévocable. Je lui ai fait observer que l'accusé devait obtenir une accusation précise avant que sa conduite fasse l'objet d'une enquête, et là-dessus il se mit à rire et poursuivi l'enquête. Je ne suis pas tombé d'accord avec lui sur ces points-là, mais je n'ai pas reçu d'injures de lui et je déclare seulement ce que j'ai constaté.

Je voudrais dire au ministre des Postes que, dans ma circonscription de Cap-Breton-nord et Victoria ou dans Victoria et Cap-Breton avant leur réunion, l'emploi de receveur de la poste n'a jamais été considéré comme un emploi relevant de la politique. Je représente cette division depuis assez longtemps.

Je pourrais citer au directeur général des Postes six ou huit bureaux de poste où des changements ont eu lieu. L'ancien directeur était mort et dans chaque cas son fils ou sa fille, ou quelque autre membre de sa famille a été nommé à sa place sans qu'aucune objection ait été faite. Si l'honorable ministre veut bien examiner les archives de son département des dix dernières années concernant Cap-Breton-nord et Victoria, il n'y trouvera pas un seul cas où la vacance créée dans un bureau de poste n'a pas été remplie par quelques membres de la famille du directeur décédé.

Je crois que le directeur général des Postes a grandement tort en ne consultant pas les fonctionnaires de son département lorsqu'il change un bureau de poste de place. Je ne le blâme pas de ne pas les consulter dans les destitutions qu'il fait, mais il devrait avoir le rapport de son inspecteur ou d'un autre fonctionnaire compétent avant de changer un bureau de poste d'endroit.

Dans mon comté on a mis quatre bureaux de poste éloignés l'un de l'autre de moins de trois milles, et j'ose dire que l'honorable ministre des Postes n'a pas de rapport d'un seul fonctionnaire de la Nouvelle-Ecosse approuvant l'endroit où ces bureaux ont été placés. Voilà ce qui arrive lorsqu'on se fie aux politiciens dont le seul désir est de renvoyer les fonctionnaires. Je dirai au ministre des Postes que jamais dans mon comté on a vu destituer des directeurs de la poste à la douzaine comme il le fait, et que la chose ne se fera jamais s'il y a un changement de gouvernement. C'est une doctrine nouvelle chez nous, personne ne la comprend et personne, grit ou tory, ne l'approuve.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) n'approuve pas la doctrine qu'un fonctionnaire fédéral soit destitué pour s'être mêlé de politique provinciale.

M. OLIVER: Si j'ai dit cela, je m'en dédis. Je ne voulais parler que des directeurs de la poste recevant un salaire de $35 par année.

M. HAZEN: L'honorable député dit que des fonctionnaires de cette catégorie ne devraient pas être distitués, quelque agressive que leur conduite puisse avoir été.

M. OLIVER: Je discutais les termes de la circulaire-affidavit, et je voulais faire comprendre qu'un directeur de la poste qui est payé $35.00 par année, tout en ayant commis dans une élection provinciale toutes les choses dont on lui demande par cette circulaire de se dire innocent, a cependant encore droit à son emploi.

M. HAZEN: Alors l'honorable député établit une distinction au sujet de l'intervention dans une élection fédérale de fonctionnaires appartenant au service extérieur et remplissant des emplois dont les émoluments ne sont pas très élevés.

M. OLIVER: Oui.

M. HAZEN: J'ai aussi compris que mon honorable ami du Cap-Breton (M. McKenzie) faisait une distinction entre les fonctionnaires du service intérieur et ceux du service extérieur, tels que les directeurs de la poste recevant un salaire de $35.00 par année. Cette prétention peut être pardonnable chez l'honorable député parce qu'il n'était pas membre de cette Chambre en 1905; mais l'honorable député d'Edmonton l'était, et s'il eut pensé quelque peu il se serait rappelé que cette Chambre a adopté unanimement une résolution proposée par M. Lake, alors député de Qu'Appelle, et appuyée par un discours de sir Wilfrid Laurier, qu'il n'y avait aucune intention de faire une distinction entre l'intervention irrégulière dans la politique par des fonctionnaires du service intérieur ou du service extérieur, que cette intervention ait eu lieu dans une élection provinciale ou fédérale.

Voici ce que je trouve dans le hansard du 17 juillet 1905.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, la motion que l'honorable député de Qu'Appelle a déposée entre vos mains est ainsi conçue:

Bien qu'il soit à désirer que chaque fonctionnaire à l'emploi du Gouvernement ait toute liberté pour ses opinions politiques et puisse exercer librement ses droits d'électeur, nul employé public ne devrait être encouragé et autorisé à prendre une part active dans l'élection des représentants aux législatures provinciales ou fédérales.

Mon honorable ami remarquera que l'on ne fait aucune distinction entre le service intérieur et le service extérieur, et que la résolution dit que nul fonctionnaire n'aura le droit de prendre une part quelconque dans les élections fédérales ou provinciales:

Cette motion ne comporte rien que le Gouvernement n'ait pas déjà accepté plusieurs fois et que nous n'ayons pas promis à maintes reprises d'exécuter. Par conséquent, je n'hésite pas, au nom du Gouvernement, à l'accepter

La seule raison qui m'a fait hésiter jusqu'à présent de me prononcer, c'est que je doutais que cette motion pouvait s'étendre aux élections fédérales et aux élections provinciales. On pourrait croire que la motion a trop d'extension en désignant les élections provinciales aussi bien que les élections fédérales, puisque nous n'avons pas de juridiction sur les premières. Mais réflexion faite, j'ai pensé que nous pourrions adopter la motion telle qu'elle est. Il y a si peu de différence entre les partis politiques fédéral et provincial, qu'il n'est pas à propos de les traiter différemment. Nous acceptons les services de tous ceux qui sont employés dans le service civil du Canada, à condition qu'ils consacrent toute leur attention à leur besogne. Naturellement, ils sont citoyens et ils ont droit de vote, ils ont le droit d'exprimer leur opinion; je le répète: comme citoyens ils ont le droit d'exprimer leur opinion. Mais, pour ma part, je crois sincèrement, comme je le croyais lorsque j'étais dans l'opposition, qu'un fonctionnaire public qui se mêle activement des opérations électorales est un sujet de scandale pour lui-même et pour son parti, et qu'il se place par le fait même en conflit d'opinion avec une grande partie de la population qui contribue au paiement de son salaire, réduisant d'autant la valeur de son utilité.

M. McKENZIE: Sir Wilfrid Laurier dit qu'un fonctionnaire public doit consacrer tout son temps à son travail; est-ce que cela comprend les directeurs de la poste qui reçoivent $35.00 par année?

M. HAZEN: Sir Wilfrid Laurier dit qu'il doit donner toute son attention à son travail; il dit:

Nous acceptons les services de tous ceux qui sont employés dans le service civil du Canada, à condition qu'ils consacrent toute leur attention à leur besogne.

Il fait remarquer que lorsqu'un fonctionnaire public se mêle de politique il se rend désagréable à un très grand nombre de personnes qui contribuent à lui payer son salaire, et sir Wilfrid Laurier approuve la résolution qui dans des termes très clairs comprend tous les fonctionnaires à l'emploi du Gouvernement et qui dit qu'aucun d'eux, soit dans le service intérieur soit dans le service extérieur, et quel que soit son traitement, ne prendra part aux élections sans être puni.

M. OLIVER: Le ministre croit-il que l'intention de la Chambre lorsqu'elle adoptait cette motion était de l'appliquer aux directeurs de la poste dans les campagnes dont le salaire est de $35?

M. HAZEN: Je suis obligé de prendre le sens exact des termes de la résolution, et ils disent qu'elle s'applique à tous les fonctionnaires quels qu'ils soient. Le texte n'est pas ambigu; il est clair, net et il n'y a pas à s'y tromper. S'il ne s'applique pas à un directeur de la poste dans les campagnes qui est payé $35 par année, je demanderai à mon honorable ami s'il s'applique à ceux qui reçoivent $50 ou $100 par année?

A quel chiffre nous arrêterons-nous? Je demanderai à n'importe quel avocat de l'autre côté de la Chambre s'il peut trouver aucune limite dans cette résolution? Parce que les termes en sont clairs et précis, et l'idée est exprimée dans un langage qui ne souffre pas de fausse interprétation, qui ne contient aucune ambiguïté, et la résolution a été adoptée par le vote unanime de la Chambre et avec l'approbation du premier ministre, qui a fait une déclaration de principe qui devrait guider cette Chambre et le pays, dans le temps présent et dans l'avenir, au sujet des destitutions de fonctionnaires trouvés coupables d'intervention politique.

M. OLIVER: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question?

M. HAZEN: Mon honorable ami a déjà parlé sur le sujet.

M. OLIVER: L'honorable ministre a posé une question, et j'aimerais à lui répondre.

M. HAZEN: Attendez un instant, j'ai encore quelque chose à citer dans le discours du premier ministre. Il avait été question d'un agent d'un candidat. Sir Wilfrid répondit:

S'il agissait en qualité d'agent du candidat, il a dépassé les bornes que je lui aurais assignées. Un fonctionnaire du Gouvernement ne doit pas agir comme agent du candidat ou scrutateur.

Rien ici n'exclut les directeurs de la poste de la campagne. Le directeur d'un petit bureau de poste est un fonctionnaire du Gouvernement, tout autant que celui qui reçoit un traitement plus élevé. Bien que sa rémunération soit petite, sa responsabilité est grande, et il est important que ce fonctionnaire remplisse bien les devoirs de la charge. Il faut des hommes honnêtes et forts de caractère pour remplir ces emplois, et il n'y a aucune exception à la règle. Sir Wilfrid Laurier continue:

Un employé civil ne doit pas faire autre chose que déposer son vote et exercer son

droit légitime de citoyen. Un employé du Gouvernement n'a pas le droit de faire ce qui est considéré être du ressort des partisans reconnus. Je suis prêt à aller jusque-là, mais je ne suis pas disposé à préjuger une cause. J'ai posé la règle et je crois que le cas qui nous occupe peut être décidé en conséquence.

Un mot maintenant à mes honorables amis qui prennent la défense du directeur de la poste de campagne auquel ils ont accordé le très petit salaire de $35.00 par année. Il n'y a pas d'emplois dans le service civil qui demandent plus à mon avis pour les remplir des hommes qui ne soient pas partisans, et qui n'aient pas d'attache de parti que ces petits bureaux de poste qui sont disséminés dans les campagnes du Canada. La raison en est évidente. Supposons que le peuple perde confiance dans le bureau de poste. Supposons que l'on vienne à croire que le directeur de la poste, pendant une campagne électorale ou en aucun autre temps, soit tellement influencé par ses sentiments politiques—ce n'est peut-être qu'un simple soupçon—que lorsque des circulaires sont envoyées pour être affichées dans les environs, ces circulaires ne parviennent aux personnes auxquelles elles sont adressées qu'après la date de l'assemblée, ou tellement en retard que les électeurs ne puissent pas se rendre à l'assemblée.

M. MACLEAN (Halifax): Cela est arrivé chez nous.

M. HAZEN: Des plaintes de cette nature, il en a été fait contre des receveurs tant libéraux que conservateurs. C'est ce que savent des députés tant de la gauche que de la droite. Il importe au plus haut point que ces hommes soient exempts de l'animosité qui vient de l'esprit de parti. On prétend dans certaines campagnes qu'il est peu sûr de se servir de la poste comme moyen de transmission; le receveur, en effet, pouvant être induit, par des considérations de parti, à ne pas livrer à ceux à qui elles sont adressées des lettres qu'il suppose être d'une nature politique. Il n'existe donc aucune bonne raison de soustraire un receveur dont le traitement est de $35 par année à l'application de la règle posée du consentement unanime de la Chambre, d'accord en cela avec le premier ministre de l'époque, règle qui devait s'appliquer à tous les serviteurs de l'Etat sans exception aucune, sans distinction de service intérieur ou extérieur, sans distinction de parti, ou sans qu'il soit tenu compte des années de service, règle applicable à tous les cas d'immixtion dans la politique des partis, soit qu'il s'agisse d'affaires provinciales ou d'affaires fédérales.

M. J. H. SINCLAIR (Guysborough): Tout ce débat a trait aux procédés injustes mis en œuvre par le directeur général des Postes dans la conduite de ces enquêtes, et mon honorable ami (M. Hazen) n'a pas touché à ce point de la question. Il s'agissait de savoir si l'on pouvait décemment exiger d'un receveur qu'il affirmât sous serment son innocence, avant que personne l'eût accusé de quoi que ce soit. J'aimerais à savoir si mon honorable ami pense que le ministre des Postes a raison de demander aux receveurs de ce pays d'affirmer par serment leur innocence avant qu'ils sachent de quoi on les accuse.

M. HAZEN: L'honorable député me pose une question, mais il néglige, je crois, d'exposer exactement les faits qui la motivent. Il parle comme si le ministre des Postes avait fait adresser à quelque agent de son ministère, sans accusation faite contre ce dernier, une déclaration, en lui demandant de la remplir et de nier avoir fait telle ou telle chose.

M. SINCLAIR: Je crois que l'honorable ministre m'a pas compris. La déclaration qu'a lue mon honorable ami (M. Oliver) est présentée au receveur de la poste, et l'on exige de lui qu'il y mette sa signature. Si l'honorable ministre doute de la chose, je pourrai nommer une douzaine de receveurs qui ont reçu cet affidavit et qui ne connaissaient rien de l'accusation formulée contre eux, mais à qui cependant on demandait de le signer. Est-ce que l'honorable ministre approuve cette manière de procéder?

M. HAZEN: Quand un homme dont la candidature a échoué ou qui a à se plaindre vient dire au ministre des Postes que son agent à Dingley-Dell ou ailleurs s'est conduit en partisan au cours de la dernière élection, qu'il y a pris une part active dans le dessein de renverser le parti actuellement au pouvoir, le ministre des Postes, apprenant cela, écrit au receveur de la conduite duquel on se plaint; il lui dit qu'une accusation d'ingérence politique a été faite contre lui, et il lui demande si cela est vrai ou faux. Si la chose est vraie, cela met fin à l'affaire d'une façon très convenable.

M. PUGSLEY: Ce n'est pas ce que demande le ministre des Postes.

M. HAZEN: C'est là exactement ce qu'il demande.

M. PUGSLEY: Est-ce que le directeur général des Postes ne demande pas à cet agent de jurer que jamais depuis sa nomination, remontant peut-être à dix ou vingt ans, il n'a pris une part active à la politique?

M. HAZEN: Si l'honorable député avait attendu une minute, je me serais expliqué. En recevant cette plainte contre un receveur, le directeur général des Postes lui écrit pour lui dire qu'une plainte a été faite contre lui et il lui demande si la plainte est fondée. Si elle ne l'est pas le directeur général des Postes ajoute: Voulez-vous signer et assermenter la déclara-

tion que je mets sous ce pli? Cette déclaration fait dire sous serment au receveur que depuis qu'il a été nommé à sa charge il n'a jamais pris une part active à des élections. Voilà toute l'affaire telle que je la comprends, et je ne crois pas me tromper. N'est-ce pas monsieur le directeur général des Postes?

M. PELLETIER: Parfaitement.

M. HAZEN: Je demande cela parce que je n'ai pas encore pris connaissance de l'affidavit en question; mais, si mon appréciation des circonstances est juste, comme je le crois, si cet homme n'a pas enfreint la règle qui gouverne les employés civils, règle qui a été établie à l'unanimité des voix dans cette Chambre, je ne saurais voir comment on commet une injustice envers un receveur à qui on demande de signer une déclaration comme celle-là.

M. TOBIN: Le directeur général des Postes a fait ici ce soir certaines déclarations relatives à la destitution de receveurs, et, à ce propos, j'aimerais à vous lire une lettre, en date du 22 mai 1912, de M. Verret qu'a reçue M. Dionne, l'ex-receveur de Strathford-centre dans la province de Québec. Elle est en français, et voici ce qu'elle dit:

Ottawa, le 22 mai 1912.

Monsieur,—Vous êtes accusé d'avoir, depuis que vous êtes maître de poste, pris part aux élections fédérales et provinciales.

Je suis chargé par le département des Postes de vous demander si la chose est vraie.

Si l'accusation n'est pas fondée, je présume que vous n'aurez aucune objection à signer la déclaration solennelle ci-incluse, qui devra être reçue devant un juge de paix ou un notaire.

Si vous n'avez pas de juge de paix ni de notaire chez vous, la déclaration pourra être reçue devant le maire de votre paroisse.

Veuillez, s'il vous plaît, nous envoyer une réponse sans délai.

Je suis, cher monsieur,
Votre tout dévoué,
(Signé) HECTOR B. VERRET,
Sous-ministre adjoint des Postes.

M. Dionne a reçu la déclaration dont il est parlé dans cette lettre, et qui devait lui faire dire qu'il ne s'était, ni directement ni indirectement, mêlé des élections depuis sa nomination de receveur. Il a reçu cette déclaration le 22 mai, juste quelques jours avant la dégringolade politique dans Québec. Evidemment, il y avait à Strathford des gens qui désiraient cet emploi de receveur, bien que le ministère n'ait pas jugé à propos de rien décider avant la fin des élections locales. En réponse à cela, M. Dionne écrivit une lettre quelques jours plus tard, dans laquelle il dit à M. Verret que, pour des raisons personnelles, il désirait ne pas signer cette déclaration. Cette lettre, la voici:

L'hon. M. HAZEN.

M. Hector Verret,
Sous-ministre,
Ottawa.

Monsieur,—En réponse à votre honorée du 22, je dois vous dire que je ne puis signer la déclaration adjointe, pour des raisons personnelles.

Si le département désire être au fait de la chose, qu'il exige de mes accusateurs d'en faire la preuve.

Votre très humble serviteur,
(Signé): A. E. DIONNE

Il dit que ses accusateurs devront faire la preuve des faits qu'on lui reproche.

Le ministre a-t-il tenu une enquête? Vous, monsieur l'Orateur, qui êtes un homme juste, vous diriez oui; mais il est de fait que le directeur général des Postes n'a ouvert aucune enquête: il a destitué l'homme sur-le-champ.

Il y a quelques jours, j'ai fait mettre au Feuilleton certaines questions ayant trait à la destitution du receveur de Strathford-centre. Ces questions sont les suivantes:

1. A. E. Dionne, maître de poste de Strathford-centre (P.Q.), a-t-il été destitué?
2. Dans l'affirmative, qui a demandé son renvoi?
3. Une enquête a-t-elle été tenue?
4. Qui a demandé une enquête?
5. Y a-t-il eu quelque requête demandant que M. Dionne ne soit pas destitué?
6. Combien y avait-il de signatures sur la requête?

Le directeur général des Postes dit n'avoir reçu aucune pétition, mais avoir appris qu'il en a été envoyée une où apparaissent, à l'exception de neuf seulement, les noms de tous les habitants du township de Strathford.

7. Combien le ministre des Postes a-t-il reçu de demandes pour remplir le poste?
8. Qui est le successeur de M. Dionne, et par qui a-t-il été recommandé?

Les réponses données par le ministre sont comme il suit:

1. Oui.

2, 3 et 4. On a proposé au maître de la poste de signer une déclaration comme quoi il n'avait pas été mêlé à la politique, mais il a refusé de le faire et par conséquent il n'a pas été nécessaire de faire les dépenses inutiles d'une enquête.

5 et 6. Aucune n'a été reçue.

7 et 8. M. J. I. Campeau sur l'ordre du ministre des Postes.

Croyez-vous, monsieur l'Orateur, que cet homme ait été traité avec justice? Mon honorable ami le directeur général des Postes a dit ce soir qu'il a toujours voulu agir équitablement. Il devrait, je crois, étudier cette affaire et ouvrir une enquête; puis, si une injustice a été commise à l'égard du receveur de Strathford, j'aimerais à ce qu'elle fût réparée.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries de-

vrait ne pas avoir lu la déclaration dont il s'agit avant d'avoir parlé comme il l'a fait; car autrement, il n'aurait pas assuré la Chambre de ses bonnes dispositions envers les receveurs de ce pays. D'après ce que vient de dire mon honorable préopinant, il est clair que le reveveur dont il parle a été destitué simplement parce qu'il n'a pas signé la déclaration que lui a fait adresser le directeur général des Postes.

Aucun fait d'ingérence politique n'a été prouvé; personne ne lui a fait part de ce dont il était accusé. Cependant le directeur général des Postes lui demande. . .

M. PELLETIER: Qui dit qu'aucune accusation n'a été formulée contre lui?

M. PUGSLEY: L'honorable membre qui a pris la parole avant moi.

M. PELLETIER: Il n'a pas dit cela.

M. PUGSLEY: Le directeur général des Postes doit ne pas avoir bien entendu.

En réponse à une question posé par l'honorable député (M. Tobin) le ministre des Postes déclara que le directeur des postes en question ayant refusé de signer cette déclaration, on jugea inutile d'enquêter et en conséquence, il fut révoqué. Ce document oblige le directeur de la poste à déclarer sous la foi du serment que, depuis sa nomination à cette charge, il n'a pas pris une part active aux élections fédérales ou provinciales; qu'il n'a ni sollicité de suffrages ni conduit d'électeurs aux bureaux de scrutin. Comme l'a observé un de nos collègues, s'il lui était arrivé, pendant ses vingt-cinq ou trente ans de fonctions, de conduire en voiture son père ou son frère au bureau de vote, pendant qu'il s'y rendait lui-même, il ne pourrait signer cette déclaration assermentée. Il lui faut, en outre, déclarer sous serment qu'il n'a jamais donné ni argent ni boisson de la part d'un candidat quelconque dans une division électorale, ni interrompu d'orateur public, au cours d'une réunion quelconque. Il doit jurer que jamais, au cours d'une carrière officielle de quinze ou vingt ans, il n'a interrompu un orateur à la tribune publique à une assemblée d'ordre politique, scolaire, municipale ou autre; cette défense n'étant pas limitée aux élections fédérales ou provinciales. Si le ministre de la Marine et des Pêcheries eût lu cette déclaration, il n'aurait certes pas approuvé un document aussi monstrueux que celui transmis par le ministre des Postes. Tout accusé est censé innocent jusqu'à preuve de sa culpabilité; or, en l'absence de toute accusation portée contre lui, et de tous témoins affirmant sous serment que ce fonctionnaire s'est rendu coupable d'ingérence politique le ministre des Postes le congédie, parce qu'il ne veut pas nier sous serment chaque article de cette déclaration.

Le ministre de la Marine dit qu'il connaît des directeurs des postes se réclamant des deux partis politiques, qu'on pourrait trouver coupables d'ingérence politique et contre lesquels il a été porté plainte relativement à la tenue des bureaux. Je pose la question au ministre depuis qu'il détient un portefeuille dans ce cabinet, sait-il que quelque directeur de la poste ait été révoqué pour ingérence politique?

M. HAZEN: Je ne sache pas qu'un seul se soit rendu coupable d'ingérence politique.

M. PUGSLEY: Le ministre sait-il que, dans son propre comté, nombre de directeurs des postes conservateurs ont pris une part active aux dernières élections, en faveur des conservateurs?

M. HAZEN: Il n'en restait presque pas.

M. PUGSLEY: Le ministre le sait parfaitement. A Carleton, m'assure-t-on, les directeurs des postes conservateurs ont pris une part active aux élections; mais le député de Cap-Breton-sud nous a déclaré qu'il avait l'intention de désigner au ministre des Postes, un directeur des postes adhérent du parti conservateur qui a pris très activement part aux élections; et alors nous verrons bien si le ministre le congédiera pour s'être rendu coupable d'ingérence dans les élections, au bénéfice du candidat conservateur.

Quand nous aurons vu le ministre adopter pareille étude et traiter ce fonctionnaire tout comme il a traité les directeurs des postes adhérents du parti libéral, alors nous pourrons juger de sa sincérité à cet égard. Comme preuve que le Gouvernement est bien déterminé à guillotiner tous ces fonctionnaires libéraux et à s'en débarrasser par tous les moyens possible, je veux appeler l'attention sur la destitution de M. Lyman C. Smith, percepteur des douanes, comté d'Ontario-sud.

Cette affaire nous permettra de pénétrer le mobile dont s'inspire le ministre, et de constater si c'est bien le désir de voir l'esprit de parti complètement éliminé du service de l'Etat ou bien s'il obéit au désir de mettre au rancart les fonctionnaires pour les remplacer par des amis.

M. EDWARDS: Vous pourriez relater l'affaire Milner.

M. PUGSLEY: M. Lyman C. Smith a été pendant plusieurs années directeur de l'école modèle d'Oshawa. Il jouissait de l'estime et de la considération générales. A la prière des principaux hommes d'affaires de la ville, on le nomma percepteur des douanes, parce qu'on était convaincu qu'il ferait honneur à la position et serait un employé d'élite. Tout le monde admettait qu'il s'acquittait parfaitement de ces devoirs, et la seule plainte formulée contre lui, le seul motif allégué en faveur de sa destitution, c'est qu'il s'était déclaré hos-

tile à l'idée de voter en faveur d'un homme qui s'était rendu coupable d'actes entachés de corruption, au cours d'une élection. Il paraît que M. Smith n'avait pris aucune part active aux élections. Il assistait bien, il est vrai, aux assemblées publiques, mais c'était à simple titre d'observateur. A la dernière élection, on le pria d'exprimer son vote en faveur de M. Smith, le candidat conservateur; mais il répondit qu'il ne saurait en conscience voter pour un homme que les tribunaux venaient de condamner comme coupable de corruption à une élection et c'est cette parole, paraît-il, qui lui valut sa révocation.

M. SAMUEL HUGHES: L'honorable député affirme-t-il qu'on sollicita M. Smith de voter et qu'il allégua cette raison?

M. PUGSLEY: Oui.

M. HUGHES: Alors l'honorable député fait erreur du tout au tout.

M. PUGSLEY: Je tiens mes renseignements d'un membre bien connu de cette Chambre, ancien député aux Communes, et dont la majorité de nos collègues n'hésiteraient nullement à accepter la parole.

Voilà l'information qu'on m'a donnée et je ne sache pas qu'on ait allégué, au moins devant cette Chambre, d'autre raison de la révocation de M. Smith. C'est un homme de principes, et le candidat conservateur pour lequel on sollicitait son vote s'était, au dire du juge Ferguson, rendu coupable d'actes de corruption au cours de quelque élection précédente, et M. Smith déclara qu'il ne saurait en conscience voter pour un homme sous le coup de pareille accusation.

Voilà la seule et unique explication de la révocation de ce fonctionnaire qui n'était pas partisan et ne s'était nullement mêlé aux luttes politiques

M. EDWARDS: Est-ce là une raison bien sérieuse, bien valable à vos yeux?

M. PUGSLEY: Non, et elle n'aurait guère de valeur à vos yeux. Il y aurait nombre d'autres faits à citer. Il y a l'affaire du percepteur des douanes à Coaticook, congédié tout simplement parce que, ainsi que le prouve un dossier soumis à cette Chambre, il avait exhorté libéraux et conservateurs sans distinction, à condamner les déclarations anti-patriotiques de certains candidats briguant les suffrages à cette élection. Il y aurait une foule d'autres exemples à citer, pour démontrer que les députés, de la droite ne se sont pas inspirés du sincère désir de purifier le service de tout esprit de parti, mais qu'ils ont plutôt cherché à obtenir des places pour caser leurs amis.

L'hon. SAMUEL HUGHES (ministre de la Milice et Défense): Les faits se rattachant à l'affaire d'Ontario-sud me sont assez familiers. Un M. Smith, percepteur des douanes dans ce comté, brave homme mais libéral à tous crins, comme c'est son droit d'ailleurs, fut révoqué et congédié du service. Voici l'attitude prise par ceux qui se sont intéressés à sa révocation: M. Smith était parfaitement libre de démissionner et d'exercer l'influence personnelle que lui assureraient sa situation publique et sa longue carrière de professeur, et cela au bénéfice du candidat libéral; mais il ne devait pas exercer l'influence que lui assurait sa charge de percepteur des douanes, auprès de ceux qui traitaient d'affaires avec lui. On n'a pas sollicité le vote de ce M. Smith. Personne au comté d'Ontario-sud, n'aurait perdu son temps à faire cette chose; on connaissait ses tendances politiques et qu'il était un de ces obstinés rebelles à toute influence.

Il fit lui-même preuve d'activité, pris une mine attristée, trouvant déplorable la situation des affaires publiques, alors qu'un homme condamné par un juge, briguait les suffrages des électeurs pour le Parlement fédéral. Il jouait le rôle d'hypocrite et je le déclare ici sans hésitation, s'il eût exercé sa charge dans mon comté, il aurait été congédié encore bien plus tôt.

M. PUGSLEY: C'était tout de même un bien brave homme.

M. S. HUGHES: Sans doute, mais ils sont légion ces partisans estimables. J'ai eu moi-même le privilège de congédier un bien brave homme en quelques secondes. Je n'ai pas d'excuses à offrir pour pareille attitude et j'ai toujours soin d'avertir ceux de mes partisans qui exercent des fonctions publiques de vouloir bien se mêler de leurs propres affaires. Je n'ai cure de leur influence au cours d'une campagne électorale. S'ils veulent bien voter pour moi, c'est parfait; c'est leur droit, mais je n'ai cure de leur appui en public et n'entends pas qu'ils sollicitent des suffrages en ma faveur au cours d'une campagne.

Que les députés veuillent bien m'en croire, je ne permettrai pas à mes partisans dans les bureaux de solliciter des suffrages pour moi. Je veillerai tout spécialement à ce que les fonctionnaires qui appartiennent au parti opposé ne travaillent pas contre moi.

M. KYTE: Je désire ajouter une ou deux observations, surtout à l'adresse du ministre de la Marine et des Pêcheries. Les députés de la gauche ont été bien aises de l'entendre déclarer qu'il ne faut pas confier à des partisans les charges de directeurs des postes au pays.

J'apprécie les arguments qu'a fait valoir le ministre de la Marine et des Pêcheries, et s'il eût connu le type d'hommes que le ministre des Postes a nommés directeurs des postes dans mon comté, il n'aurait guère tardé à réprimander son collègue. Au comté de Richmond, on a congédié cinquante fonctionnaires de l'Etat et sur ce

nombre il y a vingt directeurs des postes et invariablement on a nommé à ces charges les partisans les plus agressifs dans les localités qu'ils habitent. Dans le comté de Richmond on a confié un bureau de poste des plus importants à un individu qui n'a d'autre titre à faire valoir à cette charge que l'esprit de parti outré qu'il a déployé vingt années durant.

En réalité il est tellement illettré qu'il a été obligé de donner l'assurance à l'inspecteur des postes qu'il engagerait une autre personne qui serait sous-receveur de la poste pour que le service de la poste soit parfaitement fait. Mais comme il avait été un partisan de la nuance la plus foncée il fut choisi pour cette haute et importante position.

Je donne mon adhésion à chacun des sentiments exprimés dans la résolution proposée par l'ex-député de Qu'Appelle (M. Lake) durant la session de 1905 et j'ai souscrit immédiatement et avec plaisir aux sentiments du chef du cabinet d'alors quand il a donné son appui à cette résolution en déclarant qu'il ne devrait être permis à personne au Canada de faire œuvre quelconque de partisan quand on occupait un emploi public. Je ne me plains pas de la révocation des partisans, dans mon comté. Ce que je réprouve dans les révocations ordonnées par le ministre des Postes, c'est qu'elles ont atteint des hommes qui ne s'étaient pas ingérés dans les élections. J'ai au Feuilleton des motions relatives à 40 révocations dans le comté que je représente et quand les documents seront déposés, j'espère convaincre les honorables députés des deux partis qu'un grand nombre de révocations ont été faites, non parce que les employés étaient des partisans, mais simplement et seulement parce que d'autres désiraient obtenir leur place qu'ils s'étaient assurée grâce à l'influence du candidat battu. Par exemple, la seule raison donnée contre un maître de poste, c'est qu'il avait déclaré que le Gouvernement serait maintenu au pouvoir. Dans un autre cas, un maître de poste dit dans une conversation avec un ami qu'il croyait que M. un tel serait réélu; dans un autre cas, le maître de poste qui était président d'élection à quelques milles de sa demeure, conduisit son frère au bureau de vote, pendant que c'était un service paternel qu'il lui rendait en le prenant dans sa voiture.

Ce fut la seule preuve avancée contre ce receveur de la poste et j'ai appris ces jours derniers qu'il avait été révoqué. Je désire déclarer que je n'élèverai jamais la voix pour critiquer la révocation de quiconque aurait été, dans le comté de Richmond, un partisan actif ou simplement un partisan dans le sens général du mot.

Ce dont je me plains, c'est que dans mon comté, des hommes ont été révoqués qui n'ont pas été des partisans, qui n'ont pris aucune part aux élections, sauf peut-être en exprimant une opinion sur la probabilité qu'avait le Gouvernement de revenir au pouvoir, ou sur le succès d'un candidat particulier. Ces cas que je mentionne ne tombent pas dans la classe de l'ingérence politique et suivant moi ces révocations n'auraient pas dû être ordonnées.

M. DAVIDSON: L'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) s'est plaint de la démission d'un employé qui aurait déclaré ne pas vouloir voter en faveur d'un homme connu pour avoir commis des actes de corruption.

M. PUGSLEY: Qui avait été trouvé par le juge coupable d'actes de corruption.

M. DAVIDSON: Qu'est-ce que mon honorable ami (M. Kyte) a à répondre à cela comme motif de révocation?

M. KYTE: Cela dépendrait entièrement de la nature de l'acte de corruption. Il y a certains actes qui, par inhérence, rentrent dans l'acception de faits de corruption; d'autres sont simplement une violation technique de la loi et je ferai une distinction dans ce cas.

M. DAVIDSON: En supposant qu'il a été privé de ses droits d'électeur pendant sept ans pour acte de corruption, aurait-il été justifié de voter?

M. KYTE: Je voudrais savoir si mon honorable ami fait quelque allusion à moi. J'ai entendu dire que mon honorable ami d'Annapolis avait quelque ambition d'être le député junior de Richmond. J'ai ici un numéro du journal conservateur publié dans ma ville et si mon honorable ami. . .

M. L'ORATEUR: Je crois que l'honorable député a épuisé son droit de parler de nouveau. Une motion régulière a été faite.

M. KYTE: Je réponds à une question.

M. L'ORATEUR: Il n'est pas permis d'entrer dans une nouvelle discussion. La règle est qu'en exerçant son droit de réplique, un député peut faire allusion à une partie de son discours qui a été citée d'une façon erronée ou qui a été mal comprise, mais il ne doit pas introduire un nouveau sujet dans la discussion.

M. KYTE: Mon honorable ami m'a posé une question et je m'efforce de lui répondre et afin de lui donner les motifs de ma réponse, je désire citer un journal.

M. L'ORATEUR: L'honorable député viole le règlement.

M. W. SMITH (Ontario-sud): Je désire dire un mot ou deux au sujet de quelques observations qui m'ont atteint de très près.

Il y a plusieurs années, j'avais l'honneur d'occuper un siège dans cette Chambre. Il est vrai que j'en ai été éloigné pendant longtemps, mais j'y suis revenu malgré la

plus forte opposition qu'on a pu me faire dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter. Je reconnais que je n'ai peut-être pas été le meilleur des hommes, mais les électeurs d'Ontario-sud ont eu confiance en moi.

Voyons de quoi a voulu parler l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley). Il m'accuse d'avoir été personnellement responsable de la révocation d'un percepteur des douanes de la ville d'Oshawa. J'admets ma culpabilité, mais voyons pourquoi? J'ai sous les yeux une lettre du percepteur des douanes à Oshawa. Je n'ai pas besoin de la lire entièrement, car c'est déjà un document qui appartient à la Chambre, mais voici un des paragraphes:

La partie capitale de la faute que j'ai commise semble être que j'ai déclaré à John McCulloch que je considérais le droit d'électeur comme si sacré que je ne voudrais jamais voter pour aucun candidat, quel qu'il soit, ou à quelque parti qu'il appartienne, ou quelle que soit la question en jeu, s'il avait été convaincu d'avoir donné de l'argent en vue de corrompre les électeurs. J'ai dit que dans quelques occasions j'avais voté pour un tel candidat sans être renseigné, mais que je ne voterai jamais ainsi si je le savais. Si des candidats intègres ne se présentaient pas, je ne voterais pas du tout. J'ai ajouté de plus que, suivant moi, un homme qui avait fait cela ne devait pas lui-même avoir le droit de vote ni être autorisé à occuper un emploi public. Ces idées ont été exprimées d'une façon générale et j'ai souvent fait la même déclaration quand il n'y avait aucune élection. N'oubliez pas, je vous prie, que tout cela a été dit seulement au cours d'une conversation particulière.

John McCulloch était un de ses anciens élèves à l'école supérieure d'Oshawa. Il faisait parti de la maison McLaughlin d'Oshawa et était intéressé dans la grande question de la réciprocité qui produisit une agitation non seulement dans Ontario-sud, mais dans tout le pays, en 1911. Il croyait d'une façon absolue qu'il pouvait avoir de l'influence sur un ancien élève en lui disant qu'un homme qui avait été coupable des accusations portées contre moi n'avait pas le droit de siéger dans cette enceinte ou même d'avoir droit à un vote. M. McCulloch n'a pas accepté exactement la situation, mais dans la pétition qui m'a été présentée, il est dit:

Durant l'élection, il a dit et fait des choses qui ont été considérées comme une ingérence excessive dans la politique, par exemple il s'est efforcé d'empêcher certains libéraux de se joindre au parti conservateur et en faisant des allusions très injurieuses à leur "manque d'intelligence" et ensuite il a ouvertement essayé de détourner les électeurs de vous en lançant des accusations injustes et sans base contre votre vie privée...

Il n'y a pas un homme au Canada, et il ne s'en trouve pas dans Ontario-sud, que

j'ai l'honneur de représenter, qui peut dire quoi que ce soit contre ma vie privée.

... et tout cela a été considéré par les conservateurs et par beaucoup de libéraux comme ayant un caractère agressif et comme provenant d'un partisan politique étroit.

L'honorable député de Saint-Jean prend beaucoup de peine pour essayer d'expliquer le cas de M. Smith, mais il a bien soin de ne pas insister trop sur le fait que j'ai obtenu le renvoi d'un autre employé des douanes à Oshawa, M. E. T. Mothersill, au sujet duquel ce document déclare ceci:

Suivant nous, M. E. T. Mothersill mérite d'être révoqué de son emploi en raison de sa participation active à l'élection. Non seulement nous avons à nous plaindre de la quantité, mais de la qualité de son activité. Il a fait venir dans cette partie de la circonscription des chargements de lager et d'autres boissons en vue de corrompre les électeurs et d'exercer une influence si dégradante en faveur du candidat de Laurier, qu'il devrait être l'objet d'un renvoi immédiat de la part de tout gouvernement qui se respecte.

Pourtant je devais être blâmé pour avoir éloigné ces deux hommes, dont l'un, s'il avait eu le sens commun que nous étions en droit d'attendre d'un professeur d'école supérieure n'aurait pas essayé d'influencer un des plus importants, un des plus notables citoyens de la ville d'Oshawa. J'ai obtenu le renvoi de Mothersill parce qu'il avait fait tout ce qui était en son pouvoir pour influencer une certaine partie des électeurs de la ville d'Oshawa. Je revendique, monsieur l'Orateur, ce que j'ai fait en 1911, je sais que j'ai eu raison, je sais que j'ai bien fait et j'irai plus loin, je dirai dans cette enceinte à l'honorable député de Saint-Jean que l'homme qui a obtenu la place de percepteur des douanes a, dit-on, acheté sa place. C'est tout ce que j'ai à dire et si les honorables députés veulent continuer à discuter davantage cette question, ils me trouveront toujours prêts à leur répondre dans cette enceinte.

M. CHISHOLM (Antigonish): Comme j'ai proposé la résolution, j'ai le droit de dire un dernier mot et mes observations seront très courtes. Nous nous sommes très éloignés de la motion, comme l'a dit l'honorable ministre des Postes, mais je voudrais dire deux ou trois mots au sujet de cet honorable ministre. Je ne crois pas que de ce côté (la gauche) personne ne soulèvera des objections bien graves contre les paroles de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Nous admettons tous que quiconque est coupable d'ingérence politique active devrait être traité en conséquence. Mais il faut une ligne de démarcation. Au sujet des maîtres de poste dont j'ai parlé, il n'y a aucune preuve que quelqu'un d'entre eux se soit livré à une ingérence politique active.

Assurément, parmi la douzaine des maîtres de poste qui ont été révoqués dans Antigonish, je puis dire sans crainte que dans les derniers quinze ou vingt ans, pas plus de deux ont été scrutateurs ou agents ou ont pris une part active pour essayer d'influencer un électeur afin de le faire voter pour un candidat ou pour un autre, ou ont commis une des choses que nous regardons ordinairement comme constituant un acte de partisan politique.

Ce que je reproche surtout au ministre des Postes, c'est d'accepter des dénonciations de personnes jouissant d'une réputation peu enviable, ou quand la plainte est portée par un citoyen respectable, le plus souvent, elle est basée sur des cancans et des racontars que l'accusateur ne prend pas la peine de vérifier. Quand le ministre des Postes reçoit une plainte, il devrait en informer le directeur du bureau de poste et lui demander ce qu'il a à dire. S'il écrivait à ce fonctionnaire et lui disait: Vous êtes accusé de telle et telle faute, qu'avez-vous à répondre, et si l'accusé niait, alors il y aurait lieu d'instituer une enquête.

Si le ministre des Postes désirait épargner les frais d'une enquête, il exigerait que les accusations fussent portées d'une manière formelle et rédigées en termes précis, et il inviterait ensuite le directeur du bureau de poste à faire sa déclaration. Si ce dernier niait, le devoir du ministre serait d'accepter la déclaration sous serment de ce fonctionnaire, de préférence aux vagues insinuations d'un dénonciateur.

Le moyen employé par le département est une véritable invitation au parjure. Le ministre envoie une formule de déclaration au directeur du bureau de poste et lui demande d'y souscrire, en lui disant que s'il refuse il perdra sa place et sera jeté dans le chemin. Au lieu de soumettre à l'accusé des accusations précises et formelles, il lui demande de signer une déclaration tellement générale et rédigée en termes tellement vagues, que pas un homme consciencieux ne peut y souscrire. On demande d'abord à l'accusé de déclarer qu'il n'a jamais pris une part active à une élection fédérale ou provinciale depuis qu'il est directeur de bureau de poste. C'est déjà beaucoup, mais la déclaration va encore plus loin; elle oblige le directeur du bureau de poste à déclarer qu'il n'a jamais donné d'argent et n'a jamais conduit un électeur à un bureau de votation. La question est générale, sans aucune clause restrictive. Si on demandait à l'accusé de déclarer qu'il n'a jamais conduit un électeur à un bureau de vote, dans le but de le faire voter dans un sens ou dans l'autre, ou qu'il n'a jamais donné d'argent à un électeur pour exercer une pression sur son vote, j'y verrais moins d'objection que dans la formule de déclaration telle qu'elle est rédigée, quatre-vingt-dix-neuf sur cent des directeurs de bureau de poste refuseraient de signer cette déclaration, dans la crainte qu'il ne s'y trouve quelque chose de nature à leur causer des ennuis. Il répugne à la dignité d'un fonctionnaire de faire une pareille affirmation, sans connaître son accusateur et sans savoir ce qu'on lui reproche; c'est insulter ces fonctionnaires que de leur adresser un pareil document.

Quand un directeur de bureau de poste consent à signer la déclaration, le ministre des Postes devrait l'accepter, mais, au lieu de cela, il lui dit: Si vous ne signez pas l'affidavit, vous perdrez votre place, et si vous la signez, vous la perdrez aussi. Votre sort est scellé si vous dites oui, et il est également scellé si vous dites non.

Dans mon comté, sur douze directeurs de bureaux de poste qui ont été destitués, un seul a obtenu une enquête, et il avait signé la déclaration. La Chambre sera probablement étonnée d'apprendre que ce malheureux fonctionnaire, après avoir envoyé son affidavit, reçut une lettre dans laquelle le ministre des Postes lui disait: Je suis surpris de recevoir une semblable déclaration de votre part; vous rendez-vous compte qu'elle a la même valeur et le même effet qu'un serment? D'après les renseignements que nous possédons, nous ne pouvons pas accepter votre déclaration et une enquête devra être instituée. L'enquête eut lieu, elle fut confiée au commissaire Duchemin, mais rien ne fut prouvé contre l'accusé qui fut exonéré.

Dans la partie du pays que j'habite le serment n'est administré que dans les circonstances solennelles et c'est une insulte à faire à un homme que de lui demander une déclaration sous serment. Conçoit-on l'état d'esprit de ce fonctionnaire qui avait signé la déclaration dans la forme exigée, qui avait dit la vérité, et qui est insulté par le ministre des Postes qui lui reproche (se basant sans doute sur les renseignements de certains individus sans responsabilité) de s'être parjuré, quand il n'avait dit que l'exacte vérité.

M. McNeil dans sa lettre au ministre, se dit prêt à affronter l'enquête la plus sévère sur sa conduite; il nie les accusations portées contre lui; il affirme n'avoir fait autre chose que d'exercer son droit d'électeur, en allant déposer son bulletin conformément aux dictées de sa conscience, et cependant, le ministre l'a destitué sans enquête. Ce soir encore, nous avons entendu l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) interrompre l'honorable député de Carleton (M. Carvell) pour lui demander si certains directeurs de bureau de poste qui ont été destitués étaient des libéraux. Ayant reçu une réponse affirmative, l'honorable député répliqua: "On a eu raison de les destituer."

Je suppose qu'il se trouvera quelqu'un pour approuver cette doctrine et si le Gouvernement l'énonce avec courage et énergie, tout sera parfait: en poursuivant cette po-

litique il tiendra une conduite plus décente que celle qui consiste à tenir des semblants d'enquêtes qui marquent l'hypocrisie des ministres pour en arriver à chasser un libéral du service de l'Etat. Pourquoi les ministres ne disent-ils donc pas ouvertement aux fonctionnaires qu'ils veulent congédier: Votre parti a été battu et c'est nous aujourd'hui qui sommes les maîtres: nous devons faire de la place pour nos amis: vous êtes des grits: aux vainqueurs les dépouilles; nous allons placer nos amis; nous regrettons d'en arriver à cette extrémité, mais ce sont les exigences de la politique et vous devez partir? Si le Gouvernement prenait cette attitude, personne ne trouverait à y redire, mais la difficulté, c'est que le Gouvernement a recours à ces semblants d'enquêtes et qu'il adopte des moyens aussi méprisables et des subterfuges aussi inconcevables que celui qui consiste à adresser des formules d'affidavit aux receveurs de la poste par tout le pays, fonctionnaires innocents, pour qu'ils se compromettent.

Mieux eût valu pour le Gouvernement prendre une attitude courageuse et remercier de leurs services ces fonctionnaires parce qu'ils avaient le malheur d'être libéraux en politique, que de faire supporter au pays les frais de ces semblants d'enquêtes qui causent tant de malaise et d'animosité parmi la population des différentes parties du Canada.

(La motion est adoptée.)

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION

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

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, tous télégrammes, et autres documents concernant la destitution de Martin Johnston, douanier, à Red-Island, comté de Richmond (N.-E.)—Kyte.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, tous télégrammes, et autres documents concernant la destitution de Alexis Vigneau, capitaine de côte à Arichat, comté de Richmond (N.-E.)—M. Kyte.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, tous télégrammes, et autres documents concernant la destitution de Harry E. McDonald, sous-ingénieur au canal Saint-Pierre, comté de Richmond (N.-E.)—M. Kyte.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, tous télégrammes, et autres documents concernant la destitution de Frederick Poirier, entrepreneur de la pose des bouées à Descouse, comté de Richmond (N.-E.)—M. Kyte.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, tous télégrammes, et autres documents concernant la destitution de George H. Sampson, gardien de la station de signaux à Lower L'Ardoise, comté de Richmond (N.-E.)—M. Kyte.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, tous télégrammes, et autres documents concernant la destitution de David A. McLeod, maître de poste à Cleveland, comté de Richmond (N.-E.)—M. Kyte.

M. CHISHOLM (Antigonish).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, tous télégrammes, et autres documents concernant la destitution du Dr C. P. Bissett, médecin des sauvages à Salmon-River, comté de Richmond (N.-E.)—M. Kyte.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, tous télégrammes, et autres documents concernant la destitution de D. J. McKillopp, maître de poste à McKillopp, comté de Richmond (N.-E.)—M. Kyte.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, tous télégrammes, et autres documents concernant la destitution de Norman Morrison, maître de poste à Ferguson's Lake, comté de Richmond (N.-E.)—M. Kyte.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches et autres documents concernant la destitution de Michael Murphy, maître de poste de Pointe-Micheau, comté de Richmond (N.-E.)—M. Kyte.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches et autres documents concernant la destitution de Michael J. Sampson, gardien de phare à Lower L'Ardoise, comté de Richmond (N.-E.)—M. Kyte.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches et autres documents concernant la destitution de Thomas Brymner, gardien de phare à Lower L'Ardoise, comté de Richmond (N.-E.)—M. Kyte.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches et autres documents concernant la destitution de Dominique Boudrot, entrepreneur de la pose de bouées à Petit de Grat, comté de Richmond (N.-E.)—M. Kyte.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches et autres documents concernant la destitution de Kenneth F. McAskill, maître de poste de Loch Lomond, comté de Richmond (N.-E.)—M. Kyte.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches et autres documents concernant la destitution de H. J. Fixott, médecin du port à Arichat, comté de Richmond (N.-E.)—M. Kyte.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches et autres documents concernant la destitution de Léon N. Poirier, préposé au quai à Descouse, comté de Richmond (N.-E.)—M. Kyte.

Copie de tous les documents, lettres, correspondance, dépêches, accusations, etc., relatives à la résiliation du contrat pour le transport des malles de Sa Majesté adjugé le 1er janvier 1912 par l'honorable ministre des Postes, à M. J. C. Beeman, de Guthrie, comté de Missisquoi; et des raisons alléguées pour la résiliation de ce contrat; avec mention du prix payé à M. Beeman, du nom de l'entrepreneur actuel et du prix accordé à ce dernier.—M. Kay.

Etat indiquant le nombre de maîtres de poste destitués dans le comté de Missisquoi depuis le 1er octobre 1911, les noms de leurs successeurs, la cause des destitutions, et copie de toutes plaintes et correspondance à ce sujet, ainsi que de tous rapports d'enquête quand des enquêtes ont eu lieu.—M. Kay.

Copie de tous les documents, lettres, correspondance, télégrammes, accusations, etc., et des témoignages entendus à l'enquête, s'il y a eu enquête, en rapport avec la destitution de M. A. J. Gosselin, douanier intérimaire, à

Saint-Albans, Vermont, via le port de Saint-Armand, comté de Missisquoi.—M. Kay.

Copie de toutes lettres, papiers, documents, dépêches et accusations concernant une plainte contre Neil Ross, cantonnier sur l'Intercolonial à West River, comté de Pictou, les dépositions reçues à l'enquête, le rapport du commissaire enquêteur, et aussi, copie de toutes lettres, tous papiers et documents concernant la nomination de son successeur—M. Macdonald.

Copie de toutes lettres, correspondance, tous documents et rapports concernant la destitution de Allan Kinney, de Linwood, comté d'Antigonish, cantonnier sur l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes lettres et correspondance, tous documents et rapports concernant la destitution de John McDonnell de Afton-Station, comté d'Antigonish, cantonnier sur l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes lettres et correspondance, de tous documents et rapports concernant la destitution de Hubert Mayotte, de Tracadie, comté d'Antigonish, cantonnier sur l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toute plaintes et accusations portées contre Jeffrey Crespo, sous-percepteur de douane à Havre-au-Boucher, comté d'Antigonish (N.-E), et de toutes lettres, dépêches, correspondance et de tous rapports se rattachant en quelque manière à sa destitution, et à la nomination de son successeur.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Angus A Boyd, maître de poste à Boyd, comté d'Antigonish (N.-E.), et de toutes lettres, dépêches, correspondance et de tous rapports, se rattachant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes plaintes et accusations portées contre John R. Macdonald, maître de poste à Glassburn, comté d'Antigonish (N.-E.), et de toutes lettres, dépêches, correspondance et de tous rapports se rattachant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Alex. G. Chisholm, maître de poste à Ohio, comté d'Antigonish (N.-E.), et de toutes lettres, dépêches, correspondance, et de tous rapports se rattachant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes plaintes et accusations portées contre John J. McLean, maître de poste à Cross-Road, Ohio, comté d'Antigonish (N.-E.), et de toutes lettres, dépêches, correspondance et de tous rapports se rattachant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Dougald McDonald, maître de poste à Doctor's Brook, comté d'Antigonish (N.-E.), et de toutes lettres, dépêches, correspondance et de tous rapports se rattachant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Dan. A. McInnes, maître de poste à Georgeville, comté d'Antigonish (N.-E), et de toutes lettres, dépêches, correspondance et de tous rapports se rattachant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur.—M. Chisholm (Antigonish).

Copies de tous les documents, lettres, correspondance et rapports relatifs à la fermeture du bureau de poste à Pomket River, comté d'Antigonish (N.-E), et de la résiliation du contrat pour le transport de la malle entre Heatherton et Pomket River.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de tous les documents, lettres, correspondance et rapports relatifs et la destitution de William P. Landry, d'Antigonish, (N.-E.), cantonnier sur l'Intercolonial.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes lettres et correspondance, de tous documents et rapports concernant la destitution de William Landry, de Pomket, comté d'Antigonish (N.-E.), chef de section, sur l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes lettres et correspondance, de tous documents et rapports concernant la destitution de Charles Landry, de Pomket, comté d'Antigonish (N.-E.), cantonnier sur la ligne de l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se raportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes lettres et correspondance, de tous documents et rapports concernant la destitution de James Armstrong, de Heatherton, cantonnier sur la ligne de l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se raportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes lettres et correspondance, de tous documents et rapports concernant la destitution de John Melançon, de Afton, comté d'Antigonish, cantonnier sur la ligne de l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées lui.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes lettres et correspondance, de tous documents et rapports concernant la destitution de William Fougère, de Frankville, comté d'Antigonish, cantonnier sur la ligne de l'Intercolonial, et aussi, état détaillé des dépenses se rapportant à l'enquête tenue au sujet des accusations portées contre lui.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes accusation, correspondance, lettres, dépêches et de tous autres documents concernant la destitution de Abner Carr, maître de poste à Saint-Francis Harbour, comté de Guysborough (N.E.), et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête.—M. Sinclair.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches et de tous autres documents concernant la destitution de John P. Meagher, contremaître sur le ss. "Scotia," Mulgrave,

comté de Guysborough (N.-E), et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête.—M. Sinclair.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches et de tous autres documents concernant la destitution de W. G. Mathews, patron du bateau de sauvetage à Canso, comté de Guysborough (N.-E.), et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête.—M. Sinclair.

Copie de toutes accusations, correspondances, lettres, dépêches, et de tous autres documents concernant la destitution de D. G. Hendsbee, peseur, usine de réduction, Canso, comté de Guysboro (N.-E.), et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête.—M. Sinclair.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches, et de tous autres documents concernant la destitution de A.B. Cox, surintendant de l'usine de réduction, Canso, comté de Guysboro (N.-E.), et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête.—(M. Sinclair).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches, et de tous autres documents concernant la destitution de H. L. Tory, garde-pêche à Guysboro (N.-E.), et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête.—(M. Sinclair).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches, et de tous autres documents concernant la destitution de Richard Conroy, maître de poste à Cross-Road-Country-Harbour, comté de Guysboro (N.-E.), et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête.—(M. Sinclair).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches, et de tous autres documents concernant la destitution de Murdock McCutcheon, maître de poste à Sonora, comté de Guysboro (N.-E.), et de toute preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses résultant de cette enquête.—(M. Sinclair).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches, et de tous autres documents concernant la destitution de Murdock George Livingstone, officier de douane à Grand-Bras-d'Or (C.-B.), dans la division de Cap-Breton-Nord-et-Victoria, de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des frais de la dite enquête.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches, et tous autres documents concernant la destitution de J. A. McNeil, officier de douane à Grand Narrows (N.-E), dans la division du Cap-Breton-Nord-et-Victoria; de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des frais de la dite enquête.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches, et tous autres documents concernant la destitution de D. J. McDougall, chef de section, Intercolonial, Grand-Narrows (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches, et tous autres documents concernant la destitution de Hugh D. McEachern, officier de douane à North-Side, East-Bay (C.-B.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches, et tous autres documents concernant la destitu
Dunlop, maître de poste, Groves-Point (N.-E), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H P. Duchemin à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches, et tous autres documents concernant la destitution du capitaine John Arsenault, réparateur de ligne de télégraphe, à Alden-Point (C.-B.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches, et tous autres documents concernant la destitution de George Burchill, officier de douane à Sydney-Mines, (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches, et tous autres documents concernant la destitution de John McDonald, préposé au fret ou contrôleur sur l'Intercolonial, à Sydney-Mines (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P Duchemin à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches, et tous autres documents concernant les desttuton de A. R. Forbes, surintendant des pêcheries à North-Sydney (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches et de tous autres documents concernant la destitution de M. Wilson Lawlor, commissaires du port de North-Sydney (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, dépêches et de tous autres documents concernant la destitution de P. J. McDonald, commissaires du port de North-Sydney (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête

M. CHISHOLM (Antigonish).

tenue par H. P. Duchemin, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Wm. Hackett, commissaire du havre à North-Sydney N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de A. T. Gannon, réparateur et inspecteur de wagons à North-Sydney (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Richard Hickey, agent d'mmigration à North-Sydney (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin, à ce sujet; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Henry Cann, douanier à North-Sydney (N.-E.), dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Mary Dunlop, télégraphiste à Groves-Point (N.-E.), dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Murdock McKenzie, maître de poste à Melville, Boularderie (N.-E.), dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Richard Dugas, gardien de sifflet de brume à Alder-Point (N.-E.), dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Mme John Arsenault, télégraphiste à Alder-Point (N.-E.), dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant le destitution de James Grantmyre, douanier à Petit Bras d'Or N.E.), dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de William Marsh, douanier à Petit-Etang, Sydney-Mines, dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Joseph Shean, maître du port à North-Sydney (N.-E.), dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Abraham Astephen, interprète du département d'immigration à North-Sydney (N.-E.), dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria.—(M. McKenzie).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du Dr J. W. McLean, médecin-examinateur du département de l'Immigration à North-Sydney (N.-E.), dans la division de Cap-Breton-Nord et Victoria.—(M. McKenzie).

Etat donnant en détail le nombre de destitutions effectuées jusqu'à date par le gouvernement actuel dans la division électorale de Qu'Appelle, les noms des fonctionnaires révoqués, les raisons du renvoi, les plaintes portées contre eux, et aussi, copie de toute correspondance, pétitions, papiers et documents à ce sujet, et de toute preuve et des rapports d'enquête dans les cas ou des enquêtes ont été tenues.—M. Thomson.

Copie de toutes correspondance et autres documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries concernant la destitution de Hormidas Lacasse, préposé au quai du Gouvernement à Wendover, dans le comté de Prescott (Ont), et la nomination de son successeur.—M. Proulx.

Relevé faisant connaître le nombre de commissions instituées par le Gouvernement depuis le 21 septembre 1912, les noms et les occupations des commissaires nommés; leurs devoirs; la durée de leurs services; leur rémunération.—M. Devlin.

Copie de tous papiers, documents, télégrammes, etc., entre le département du Commerce et toutes compagnies, personnes relativement à la continuation et au paiement d'une subvention pour un service de steamers entre Saint-Jean (N.-B.), et Bear-River (N.-E.), pendant l'exercice 1912, et exécuté au cours de l'exercice 1911.—Mr. Maclean (Halifax).

Copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., entre le département du Commerce et M. Donelly, ci-devant commissaire canadien du commerce à Mexico, concernant la fermeture du bureau du dit commissaire à Mexico.—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous papiers, documents, lettres, etc., entre le gouvernement du Canada et l'Australie pendant les douze derniers mois concernant des arrangements de tarif préférenciel entre ces deux pays.—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous papiers, documents, pétitions, décrets du conseil, mémoires, correspondance, etc., entre le gouvernement du Canada ou quelqu'un de ses membres et le gouvernement de la Colombie-Anglaise ou quelqu'un de ses membres, depuis le 1er novembre 1912, concernant l'augmentation de la subvention à cette province.—M. Maclean (Halifax).

Etat indiquant tous les contrats concernant le transport du courrier conclus entre le département des Postes du Canada et toutes autres personne ou personnes et annulés avant leur expiration, du 15 octobre 1911

au 15 novembre 1912, et donnant le nom, dans chaque cas, de l'entrepreneur, le montant du contrat, la période de service non complété, le nom du ou des districts et le comté et la province où se faisait ce service, ainsi que les motifs de l'annulation.—M. Maclean (Halifax).

Etat faisant connaître les divers changements faits dans le tarif douanier du Canada par décret du conseil depuis la clôture de la dernière session du Parlement. — M. Maclean (Halifax).

Copie de toutes annonces, soumissions, contrats, décrets du conseil, mémoires, papiers, lettres et correspondance se rapportant en quelque manière à un service de steamers subventionnés entre des ports canadiens et des ports des Antilles, ou à tout projet d'amélioration ou d'extension d'un semblable service, depuis le 1er novembre 1911 jusqu'à ce jour.—M. Maclean (Halifax).

Etat donnant la quantité et la valeur des mélasses produites de la canne à sucre, telles que désignées dans l'item du tarif 137*a* importées au Canada durant l'exercice expiré le 31 mars 1912, de chacune des Antilles qui est partie à la convention commerciale entre le Canada et les Antilles.—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous les documents, dossiers, appels, décisions du conseil privé du Canada, décrets du conseil, lettres, télégrammes, etc., relatifs à l'appel interjeté de la décision de la Commission des chemins de fer du Canada concernant le choix de l'emplacement de la gare du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à Hazelton (C.-B.), aussi, de tous les télégrammes, lettres et documents envoyés à l'Exécutif de la Colombie-Britannique, ou à l'un de ses membres, ou à toute compagnies, personne ou personnes ou reçues des mêmes sources, au sujet du choix de l'emplacement de cette gare.—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous les documents, correspondance, etc., entre le département des Travaux publics et toute personne au sujet du placement d'obstacles à la navigation dans les eaux de South-West-Cove, comté de Lunenburg (N.-E.).—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous les documents, mémoires, décrets du conseil et correspondance, au sujet de la destitution de A. H. Stratton, antérieurement maître de poste à Peterborough (Ont.)—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous les documents, décrets du conseil, correspondance, etc., au sujet de la destitution de S. A. Johnson, antérieurement maître de poste à petite-Rivière, comté de Lunenburg (N.-E).—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous les documents, preuve et correspondance au sujet de la destitution de Jeffrey Gorman, chef de la station de sauvetage à Herring Cove, comté de Halifax (N.-E.)—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous les documents, preuve, rapports, décisions et correspondance au sujet de la destitution de Matthew Boutilier, récemment maître de poste à Mushaboom, comté de Halifax (N.-E.).—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous les documents, soumissions, contrats, décrets du conseil et correspondance au sujet de la fourniture de pièces de fonte pour le service de la division Est du chemin de fer Intercolonial, depuis le 1er mai 1912, et de l'achat de fer de rebut provenant de la même source.—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous papiers, documents, télégrammes, lettres, etc., concernant l'établissement d'une homarderie à Spry-Bay, comté de Halifax (N.-E.)—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous papiers, documents, télégrammes, lettres, etc., concernant une grève d'employés temporaires de l'Intercolonial à Halifax en août 1912.—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous papiers, documents, pétitions, mémoires, correspondance, etc., avec le gouvernement de la Colombie-Britannique ou quelqu'un de ses membres; avec les agents du département de la Marine et des Pêcheries résidant dans la dite province; avec les propriétaires des établissements de conserves de saumon dans la dite province; et avec toutes compagnie, personne ou personnes concernant le défense d'exporter le saumon dit Sock-Eyed de la dite province depuis le 15 octobre 1911.—M. Maclean (Halifax).

Copie de toutes pétitions, correspondance, mémoires, recommandations et autres papiers ou documents en la possession du département de la Marine et des Pêcheries, concernant le projet de fournir gratuitement des remèdes ou un service médical aux pêcheurs canadiens.—M. Sinclair.

Copie de tous papiers, documents, télégrammes, lettres, etc., concernant la destitution de L. P. Carignan, garde-forestier dans le comté de Champlain (Québec).—M. Maclean (Halifax).

Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance concernant les soumissions reçues et l'entreprise adjugée pour le transport du courrier entre Antigonish et Livingstone-Cove.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de tous documents, correspondance et télégrammes concernant la destitution de James Stewart, maître de poste à Middleton, comté d'Antigonish, et la nomination de son remplaçant.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes soumissions reçues et des entreprises adjugées pour le transport du courrier entre St. Andrews et Beauly, dans le comté d'Antigonish, et de toutes lettres, télégrammes et correspondance en la possession du département des Postes renfermant des recommandations ou des conseils au sujet de l'adjudication de cette entreprise ou s'y rapportant de quelque manière.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à l'achat ou location de la propriété à Antigonish servant actuellement de hangar ou de magasin pour l'équipement de la 18e batterie d'artillerie de campagne.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie du rapport de M. Tessier, du département des Chemins de fer et Canaux, sur le projet de construire une voie ferrée d'Orangedale à Chetic amp, dans le comté d'Inverness; et de tous les mémoires, requêtes et correspondance au sujet de cette ligne projetée.—M. Chisholm (Antigonish).

Relevé faisant connaître:

1. Les noms de tous les gardiens de phare dans la province de la Nouvelle-Ecosse, qui ont été destitués depuis le 10 octobre 1911 avec mention de la date du renvoi.

2. Les noms et l'emplacements (endroits et comtés) des phares dont les gardiens ont été destitués.

3. La raison assignée en chaque cas pour tel renvoi.—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous les documents, mémoires, décrets du conseil, lettres et correspondance se rapportant en quoi que ce soit à la fermeture du bureau canadien d'immigration à Boston, E.-U.-A., en 1911, et à sa rouverture subséquente.—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous papiers, télégrammes, lettres et décrets du conseil, concernant le transfert d'une propriété connue sous le nom de "Police Point Reserve" à la corporation de la cité de Medicine Hat, Alberta. — M. Buchanan.

Copie de toute correspondance et autres papiers concernant la destitution de Harry A. Drigg de l'emploi de maître de poste à Grassey-Lake, Alberta.—M. Buchanan.

Copie de toutes plaintes, accusations, enquêtes, rapports, correspondance et de tous documents se rapportant à la destitution de Lucien O. Thisdale, employé de douane à Valleyfield (Qué.), et à la nomination de son successeur.—M. Papineau.

Copie du compte de Jean-Baptiste Lena et de son épouse pour ouvrages faits aux bâtisses publiques à Valleyfield (Qué.), en mai 1912, ainsi que de toute correspondance, rapport et de tout document se rapportant de paiement de tout ou partie de ces comptes.—M. Papineau.

Copie de toutes plaintes, accusations, correspondances, requêtes et de tous documents et rapports concernant la destitution de Antonio Leduc, maître de poste de Saint-Timothée, dans le comté de Beauharnois, et la nomination de son successeur.—M. Papineau.

Copie de toutes correspondance, plaintes, rapports et de tous documents se rapportant à la résiliation du bail No 18788 consenti par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux à Aurèle Lebœuf, le 12 décembre 1910. —M. Papineau.

Etat détaillé du nombre de destitutions d'emplois publics opérées par le gouvernement du jour jusqu'à date dans la division de Saskatoon, donnant les noms des personnes révoquées, le motif de la révocation, les plaintes portées contre les dites personnes, et aussi, copie de toute correspondance et de toute enquête à ce sujet.—M. McCraney.

Copie de tous documents, papiers, mémoires, ordres, décisions, appels et correspondance au sujet de tout appel de quelque décision, ordre, décision au jugement du bureau des commissaires des chemins de fer du Canada, interjeté devant le Conseil privé du Canada; et aussi, copie de la décision du Conseil privé sur les dits appels.—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous papiers, documents, mémoires et correspondance au sujet de la Banque Internationale adressée au conseil du Trésor pour un certificat lui permettant de commencer des transactions.—M. Maclean (Halifax).

Copie de toute correspondance, etc., concernant la destitution de John Ware, de la division d'immigration du département de l'Intérieur à Halifax (N.-E.)—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous les documents, lettres, accusations et correspondance entre le département des Douanes et toute autre personne, au sujet de la destitution de Thomas Cameron, douanier à Andover (N.-B.); aussi, de toute preuve et rapport sur preuve en la matière.—M. Michaud.

Liste des fonctionnaires publics du département du Revenu de l'Intérieur, dans le comté de Saint-Jean-Iberville, remerciés par l'administration actuelle, depuis le 1er mai 1912, indiquant les noms et fonctions de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, le nom des personnes qui ont porté des plaintes, ainsi que copie de toute correspondance s'y rapportant, et de tous rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées.—M. Demers.

Copie de toute correspondance, lettres et télégrammes concernant la destitution de J. N. N. poirier, percepteur des droits d'accise à Victoriaville, (P.Q.); de l'enquête faite par N. Garau et par le ministre du Revenu de l'Intérieur, et plus spécialement de deux affidavit donnés par Ludger Fréchette et Joseph Faucher.—M. Brouillard.

Copie de toute correspondance, télégrammes et rapports relatifs à la démission de Colin Macdonald, de la station de James river, comté d'Antigonish, cantonnier sur l'Intercolonial, et à la nomination de son successeur.—M. Chisholm (Antigonish).

La séance est levée à onze heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 10 décembre 1912.

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

NOMINATION DE SENATEURS SUPPLEMENTAIRES.

Sur motion de M. Borden il est ordonné que, demain, la Chambre se constitue en comité afin de délibérer le projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu de décréter la nomination de deux membres supplémentaires du Sénat, représentant chacune des provinces du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan, et de trois membres supplémentaires du Sénat, représentant la province de la Colombie-Anglaise.

ACHAT DES OBLIGATIONS DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Sur motion de l'honorable M. White (ministre des Finances) il est ordonné que, demain, la Chambre se forme en comité, afin de délibérer le projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu de conférer à l'exécutif l'autorité et le pouvoir d'acheter au pair de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique celles des obligations de 3 p. 100 de la

compagnie, dont l'émission et la vente sont prévues par le chapitre 98 des statuts de 1905 et l'Acte de trust énoncé dans l'annexe A dudit chapitre 98, qui pourront ne pas être vendues lors de l'adoption de toute loi qui pourra être basée sur la présente résolution.

PRIX DE TRANSPORT DU FOIN.

M. EMMERSON: Le Gouvernement a-t-il pris quelque décision relativement aux prix de transport du foin, de Québec aux provinces de l'Est? J'ai sous les yeux une dépêche du secrétaire de la chambre de commerce de Sackville (Nouveau-Brunswick), et en voici le texte:

Sackville, (N.-B.), 9 déc.

A l'hon. H. R. Emmerson, M. P.,
Ottawa, (Ontario).

Rumeur s'accrédite à Brockville et à Amherst que l'Intercolonial vient de mettre en vigueur un tarif très réduit pour le transport du foin des localités de Québec à Sidney; l'affaire a provoqué un vif mécontentement parmi les cultivateurs ici; la rumeur vient de source autorisée.

Je désire savoir si cela est vrai, et quelle décision le Gouvernement a prise touchant les prix de transport du foin, de façon provisoire ou permanente.

M. BORDEN: Il n'y a encore rien de décidé.

DISCUSSION DU BILL DE LA GENDARMERIE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

Le bill (n° 24) ayant pour objet de modifier la loi de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité pour la discussion des articles.

Sur l'article 1 (nomination du contrôleur et des officiers).

M. OLIVER: A-t-on suggéré au premier ministre qu'il y a lieu de nommer un commissaire-adjoint pour chacune des deux provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, sans qu'il fût nécessaire d'en faire mention spéciale au bill; mais il faudrait, en pratique, qu'un officier du corps de gendarmerie eût sa résidence réelle dans la capitale de chaque province, cette capitale étant naturellement le centre de l'administration de la loi pour cette province. Et ainsi, il y aurait contact plus intime entre la gendarmerie et l'administration provinciale de la loi?

M. BORDEN: On n'a pas appelé mon attention sur la question; mais comme l'honorable député le suggère, je serai bien aise de discuter la chose avec le chef permanent de la gendarmerie et avec le commissaire.

M. OLIVER: Je m'étonne qu'on n'ait pas appelé l'attention du premier ministre sur cette question, vu qu'elle a provoqué une vive discussion entre le gouvernement provincial de l'Alberta et l'ancien gouvernement. On a fait observer que l'absence d'un officier supérieur de la gendarmerie au centre même de l'administration de la loi dans la province de l'Alberta avait eu pour résultat d'occasionner des retards plus ou moins graves dans la transmission des réquisitions et des ordres entre les autorités provinciales et la gendarmerie. Sans vouloir trop insister, je serais bien aise que le premier ministre étudiât soigneusement la question. L'administration de la loi, j'en suis convaincu, gagnerait beaucoup à cette réforme.

M. BORDEN: Je n'ai pas souvenance qu'on ait appelé mon attention sur cette question, et le chef intérimaire du département me dit qu'on ne me l'a pas signalée. Il m'informe, toutefois, que le suppléant du chef permanent a mis la chose à l'étude et si je ne me trompe, on s'occupe en ce moment des considérations que l'honorable député a fait valoir. Je suis porté à croire que ces considérations ont créé une impression favorable sur ceux qui sont chargés de la gestion du département. Je n'en saurais dire davantage pour le moment.

Sir WILFRID LAURIER: Il se trouve précisément que je connais assez familièrement la question, car pendant quelques années, j'ai porté la responsabilité de la gestion du département et maintes fois j'ai discuté la chose avec le contrôleur. C'est une pure affaire de discipline. On le sait, la discipline de la gendarmerie a été maintenue à un très haut niveau, et s'il en est ainsi, c'est que cette organisation est la perfection même et que le commissaire porte toute la responsabilité. Il existe bien quelque rivalité de clocher à cet égard entre l'Alberta et la Saskatchewan. Le quartier général de la gendarmerie est en Saskatchewan et assez naturellement l'Alberta voit la chose d'un œil quelque peu jaloux.

A un certain moment on m'a suggéré qu'il faudrait créer deux commissaires, dont l'un pour l'Alberta et l'autre pour la Saskatchewan, proposition que j'ai impitoyablement repoussée, et sans doute c'est là aussi l'avis que donneraient au premier ministre ses fonctionnaires. On me suggéra plus tard la création de deux sous-commissaires, l'un pour la Saskatchewan et l'autre pour l'Alberta. Pour mon propre compte, je dois le déclarer, c'est là une proposition à laquelle je ne saurais souscrire.

M. BORDEN: Je serais bien aise, un de ces jours, de discuter privément la question avec le chef de l'opposition. Je serais peut-être assez heureux pour recueillir de cette conférence quelque lumière, fruit de l'expérience qu'il a acquise touchant l'administration de la gendarmerie.

(On adopte l'article.)

Sur l'article 2 (rang et fonctions du contrôleur).

M. BORDEN: L'objectif de cet article est, en réalité, de faire harmoniser la loi de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest avec la pratique existante. Chaque session nous votons bien le traitement de $5,000, mais le texte du statut n'a pas été remanié. Il s'agit donc de le faire cadrer avec la pratique.

(On adopte l'article.)

Sur l'article 4 (la rémunération de la gendarmerie est fixée par l'exécutif).

M. OLIVER: Quant à la rémunération aux artisans et autres pour travail spécial, c'est là sans doute une rétribution supplémentaire ajoutée à la paie régulière.

M. BORDEN: Le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) m'a demandé quelque renseignement sur l'effectif actuel de la gendarmerie. Au commencement de septembre, l'effectif de la gendarmerie était de 654. D'après les prévisions du budget du dernier exercice, l'effectif était de 700 et il y a quelque temps le chef permanent intérimaire de la gendarmerie proposa de demander l'autorisation législative pour porter jusqu'à 760 l'effectif de la gendarmerie. Il base sa proposition sur l'existence de fort nombreuses demandes venant des parties du territoire récemment colonisées, et ajoute qu'il n'a pu faire droit qu'à un petit nombre de ces demandes. Voilà pourquoi, à son avis, la chose est désirable, et je souscris à sa proposition tendant à ce que l'effectif soit porté à 760.

Sur l'article 4 (paragraphe 2, rémunération supplémentaire).

M. OLIVER: Quand il fut question de ce projet d'amendement dans les journaux, on prêta à l'article dont on vient de donner lecture une interprétation quelque peu différente de celle que comporte le texte. Pour parer à tout malentendu, le premier ministre voudrait-il bien nous donner un éclaircissement à cet égard.

M. BORDEN: Voici la modification apportée au texte de la loi: le texte actuel de l'article 4, paragraphe 2, est comme suit:

L'exécutif peut autoriser le paiement de suppléments de solde et d'allocations aux membres de la gendarmerie faisant actuellement le service dans les territoires du Nord-Ouest et au territoire du Yukon.

Nous avons ajouté quelques mots et voici le texte de l'article proposé:

L'exécutif peut autoriser le paiement de suppléments de solde et d'allocations aux membres de la gendarmerie employés à titre de "détectives" et à ceux qui font du service dans les territoires du Nord-Ouest et au territoire du Yukon.

Comme je l'ai observé, l'autre jour, on choisit de temps à autre des hommes aptes à ce service de détectives. Ils sont formés à ce service et finissent pas acquérir certaine habileté; mais, vu l'insuffisance de la rémunération, en regard de ce qu'on obtient ailleurs, il arrive qu'après avoir reçu l'instruction et acquis l'expérience, au lieu de se rengager au service de l'Etat à titre de policiers avec les meilleurs résultats, ils vont ailleurs et force nous est bien d'engager de nouveaux hommes et de les former. Le chef permanent intérimaire de la gendarmerie a donc formulé une proposition, à laquelle a souscrit le commissiare, portant qu'il faut prendre les mesures voulues pour accorder à ces gendarmes une rémunération répondant mieux aux importantes fonctions qu'ils ont à remplir. Voilà le seul but visé par l'amendement.

M. OLIVER: Cela s'applique-t-il seulement aux hommes enrôlés?

M. BORDEN: Seulement aux hommes enrôlés.

(Le paragraphe est adopté.)

Rapport est fait du bill.

DISCUSSION DE LA RESOLUTION RELATIVE A LA CONVENTION COMMERCIALE AVEC LES ANTILLES ANGLAISES.

L'hon. M. FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie) propose que la Chambre siège en comité pour prendre en considération la résolution suivante:

La Chambre décide qu'il y a lieu de décréter ce qui suit:—

1. Que la convention du neuf avril mil neuf cent douze conclue à Ottawa par les représentants de l'exécutif du Canada et par les représentants des colonies des Antilles anglaises soit ratifiée.

2. Que, après que ladite convention sera entrée en vigueur en vertu de ses conditions, et aussi longtemps quelle subsistera, seront imposés, perçus et acquittés sur et pour toutes les marchandises énumérées dans le tableau B annexé à ladite convention, produits naturels ou fabriqués de l'une ou l'autre des colonies contractantes, quand lesdites marchandises sont importées directement d'un pays britannique en Canada ou retirées d'entrepôts pour y être consommées, dès lors qu'elles ont été importées comme il est dit ci-dessus, les droits de douanes suivants, à savoir:—

(A) à raison des quatre cinquièmes des différents taux de droits, s'il en est, imposés sur des marchandises similaires quand elles sont importées d'un pays étranger; ou

(B) d'après les différents taux, s'il en est, inscrits respectivement en regard de chaque item, dans la colonne "Tarif de préférence britannique", tableau A du Tarif douanier de 1907, ou dans l'un ou l'autre des changements qui ont pu y être apportés, quel que soit le taux le moins élevé.

3. Que rien dans le paragraphe qui précède n'affectera les taux de droits de douane exigi-

bles sur le sucre brut, importé en Canada ou retiré d'entrepôts pour y être consommé, et auxquels s'appliquent les taux de droits de douane statués par l'item tarifaire 135b dans le tableau A du tarif douanier de 1907, tel que modifié par les Statuts de 1909.

4. Que, à la date et à partir de la date qui sera déterminée dans et par une proclamation publiée, à tel moment que le Gouverneur en conseil jugera convenable, dans la *Gazette du Canada*, les marchandises énumérées dans le tableau B de cette convention ne bénéficieront des privilèges et concessions de ladite convention qui si ces marchandises sont transportées par navires directement et sans transbordement jusqu'à un port de mer ou fluvial canadien, et proviennent de l'une ou l'autre des colonies contractantes, ou de l'une des autres colonies qui, en vertu des dispositions de ladite convention, ont droit de participer aux susdits privilèges ou concessions.

5. Que, en attendant l'exercice du choix attribué au Gouverneur en conseil par le paragraphe précédent, il sera préparé des mesures propres à établir un contrôle effectif des taux de fret dans tous les octrois de subventions aux navires à vapeur, où le Canada est partie intervenante, et sous le régime desquels ces navires font la navette entre des ports canadiens et des ports des colonies qui ont droit de participer aux privilèges ou concessions établis par les présentes.

6. Que les privilèges ou concessions accordés aux colonies parties à la présente convention seront concédés aux autres colonies énumérées dans le tableau D de ladite convention durant une période de trois années à compter de la date à laquelle ladite convention entrera en vigueur, d'après les conditions de sa teneur.

7. Que les privilèges ou concessions accordés aux colonies contractantes seront concédés au Royaume-Uni et à celles des autres colonies et possessions britanniques qui seront admises à y participer, par voie de proclamation publiée dans la *Gazette du Canada*, aussi longtemps que les colonies contractantes continueront d'avoir droit à ces privilèges ou concessions; pourvu toujours, cependant, que rien dans les présentes n'aura pour effet d'amoindrir aucun privilège dont jouissent le Royaume-Uni et les colonies et possessions sous le régime du tarif de préférence britannique.

8. Que le Gouverneur en conseil pourra établir les règles et règlements qui seront jugés nécessaires aux fins de donner effet aux présentes et à ladite convention.

9. Que les dispositions de toute loi faisant obstacle à la mise en pleine vigueur des présentes résolutions et de ladite convention seront suspendues de temps à autre en autant qu'elles y seraient incompatibles.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami, le ministre du Commerce et de l'Industrie, m'informe, et je m'y attendais d'ailleurs, que le traité n'est pas encore imprimé et n'est pas à la disposition générale des membres de la Chambre. En raison de l'importance du sujet, je demanderai à mon honorable ami s'il ne pense pas qu'il serait désirable que nos collègues prennent connaissance des termes du traité et qu'en conséquence il serait bien que la résolution reste en suspens pendant un court délai, jusqu'à ce que le traité ait été imprimé et distribué.

M. FOSTER.

M. FOSTER (Toronto-nord): La résolution n'est qu'un acheminement à travers la filière administrative et dans ses parties essentielles c'est une reproduction du bill. Je suppose qu'il serait plus régulier et plus conforme aux désirs de la Chambre de remettre la discussion jusqu'à ce que le bill lui-même soit présenté à la Chambre. Je n'ai pas l'intention de procéder à la seconde lecture avant que les documents soient imprimés et en possession des honorables députés, mais je voudrais que la résolution soit adoptée. On a fait imprimer particulièrement quelques exemplaires de l'entente et des faits et gestes de la délégation qui est venue ici et ils ont été distribués tant qu'il y en a eu. Quelques membres des deux partis ont reçu un exemplaire, et je crois que nous pourions passer à l'examen de la résolution et l'adopter. Ensuite je présenterai le bill qui sera soumis aux membres du Parlement et nous n'irons pas plus loin en attendant que les documents soient soumis à la Chambre.

M. CARVELL: La proposition paraît être raisonnable, mais en même temps, le ministre ne pourrait-il pas nous dire quels sont les changements qui seront proposés dans le tarif canadien des douanes à part du changement général, sur les produits imposables en vertu de la préférence de un cinquième qui est accordée? Malheureusement nous n'avons pas sous les yeux le texte de la convention et je crois qu'il doit y avoir quelques additions et aussi quelques diminutions faites aux droits généraux fixés par le tarif canadien. J'aimerais que le ministre nous donne ces renseignements.

M. FOSTER (Toronto-nord): Nous nous occupons maintenant entièrement de la convention entre le Canada et les Antilles anglaises. Tout ce qui est compris dans la convention est inclus dans la résolution elle-même. Comme conséquence de la convention, quand elle sera adoptée par la Chambre, il faudra introduire quelques modifications dans le tarif sur trois, quatre ou cinq articles.

M. CARVELL: Je pensais que peut-être le ministre pourrait nous désigner ces articles.

M. FOSTER (Toronto-nord): Le sucre, par exemple, devra subir quelques modifications dans le tarif général; des articles comme le cacao, le jus de limon, l'arrow-root et encore un autre probablement subiront quelques modifications, mais les changements ne seront pas considérables.

M. EMMERSON: Changement en vue d'augmenter ou d'abaisser le tarif?

M. FOSTER (Toronto-nord): Cela dépendra. Ces remaniements seront faits

dans la loi du tarif qui sera présentée plus tard par mon honorable ami le ministre des Finances, mais quand nous en serons-là, nous pourrons discuter ces différents sujets. Ce que nous faisons pour le moment, c'est d'accorder une préférence aux Antilles anglaises sur trois autres articles et afin de donner une préférence sur ces articles qui sont maintenant compris sur la liste des entrées en franchise nous devrons les grever d'un droit quand ils proviendront de pays étrangers. Par exemple sur les graines de cacao il y aura un droit général qui ne sera pas inférieur à 75 cents par 100 livres et cela permettra aux colonies qui récoltent les fèves du cacaoyer d'avoir un avantage sur cet article qu'elles n'auraient pas obtenu autrement. Le jus de limon concentré et non raffiné, qui entre maintenant en franchise, sera taxé d'un droit d'au moins 5 cents par gallon. Les citrons frais qui sont acceptés en franchise seront imposés de 10 p. 100 ad valorem quand ils seront importés des pays étrangers. Au sujet de ces trois articles le droit sera fixé de façon à pouvoir donner une préférence aux colonies qui récoltent ces produits de consommation. D'une façon générale, ce que nous avons trouvé c'est qu'il y avait des conditions climatériques différentes, aussi des sols différents et par conséquent des productions différentes. Ce que nous voulions faire et ce que les colonies désiraient obtenir pour chacune d'elles, c'est d'avoir quelque intérêt qui leur permettrait d'obtenir l'avantage d'une préférence en retour de celle qu'elles accordent au Canada.

M. MACLEAN (Halifax): Je crois qu'il serait préférable que le ministre permette à la Chambre de siéger en comité général et de soumettre ensuite ses explications, car je voudrais lui poser quelques questions et c'est très difficile de le faire maintenant.

M. FOSTER (Toronto-nord): Oui, quand nous siégerons en comité, nous aurons la possibilité de pouvoir converser, mais je répondais à l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell), qui désirait connaître les quelques modifications futures du tarif. Je voulais donner quelques explications à propos du sucre. La Chambre se souviendra qu'il existait une entente par laquelle les raffineurs du pays pouvaient faire entrer au taux préférentiel un montant de produits étrangers égal à 20 p. 100 du produit qu'ils raffinaient dans l'espace d'un an. Nous proposons de mettre un terme à cette entente et c'est pourquoi la modification des droits sur le sucre sera nécessaire. Comme j'ai répondu à ces questions, mon honorable ami pensera probablement qu'il serait préférable de différer les autres questions qu'il désire poser jusqu'au moment où nous siégerons en comité pour étudier la résolution.

(La motion est adoptée et la Chambre siège en comité général.)

Sur le paragraphe 2.

M. FOSTER (Toronto-nord): Je désire insérer dans l'alinéa (b) les mots " du tarif " après le mot " item " de façon à ce que l'on puisse lire " de chaque item du tarif " Après le mot " tarif ", je veux supprimer les mots: "ou imposées sur des marchandises non énumérées ", qui sont superflus.

M. MACLEAN (Halifax): Cela semble assez compliqué et je désire obtenir des renseignements. D'après ma façon de voir, quand en 1898 le Canada a accordé une préférence aux Antilles anglaises en vertu de la loi des douanes de cette année, on s'est toujours attendu à ce qu'en retour de cette préférence, les Antilles anglaises nous consentiraient un traitement de faveur sur leurs marchés. Je pense qu'il avait toujours été entendu que, sans autre sacrifice de notre part, nous obtiendrions cette concession en vertu de notre propre tarif de préférence en faveur de l'Angleterre. C'est-à-dire que dans le cas où une entente serait conclue, tout ce que nous pouvions attendre des Antilles anglaises serait une préférence dans leur tarif, tandis que le nôtre resterait intact parce que nous accordions déjà des conditions spéciales aux Antilles anglaises.

Je ne saisis pas au juste si, aux termes de cet arrangement, c'est l'intention du Gouvernement canadien d'accorder aux Antilles un traitement de faveur en plus de celui que nous accordons à l'Angleterre. Si cet arrangement est ratifié, les Antilles Anglaises obtiendront-elles, pour quelques-uns des articles mentionnés dans l'annexe, des taux inférieurs à ce que stipule notre tarif de faveur? Ou bien, la plus forte réduction, à quelque exception près, serait-elle notre tarif général, moins 20 p. 100, c'est-à-dire notre tarif de faveur?

M. FOSTER (Toronto-nord): Permettez-moi d'éclaircir ce point. Il est vrai, comme le dit l'honorable député, le Canada a accordé un traitement de faveur aux Antilles et que ce traitement a continué jusqu'à ce jour. Il n'est pas question, par la présente convention, de retirer aux Antilles le privilège dont elles jouissent depuis cette date. Elles consentent à nous accorder un traitement de faveur en échange. Après être arrivés à une entente sur cette question de préférence mutuelle, il restait à décider la durée de cette entente et il fut convenu de la maintenir en vigueur pendant dix ans.

M. MACLEAN (Halifax): Il s'agit ici de notre tarif de faveur actuel.

M. FOSTER (Toronto-nord): Il s'agit de la préférence à laquelle pourvoit la convention que nous discutons en ce moment. Il est stipulé que pendant cette période de dix ans, les colonies des Antilles qui sont parties à cet arrangement ne recevront pas une préférence inférieure à celle qui est mentionnée dans le marché et qui équivaut à une réduction de 20 p. 100 sur les droits imposés sur les marchandises des pays étrangers. Telle est la garantie que comporte la convention. A l'heure présente, les Antilles jouissent d'une préférence plus élevée que celle-là et l'intention n'est pas de leur enlever un privilège dont elles jouissent depuis quinze ans, en commun avec l'Angleterre et de nombreuses possessions britanniques.

Grâce à cette convention, ces colonies ont la certitude que, pendant dix ans, leur traitement de faveur ne sera jamais inférieur à un cinquième; c'est-à-dire qu'elles ne paieront pas, sur les marchandises expédiées au Canada, plus des quatre cinquièmes des droits imposés sur les marchandises étrangères.

Il y est pourvu au paragraphe (a).

(a) A raison des quatre cinquième des différents taux de droits, s'il en est, imposés sur des marchandises similaires, quand elles sont importées d'un pays étranger.

Pour conserver à ces colonies les avantages dont elles jouissent depuis quinze ans et dont elles continueront à jouir tant que le Parlement canadien ne jugera pas à propos d'en décider autrement, nous avons introduit l'article "B":

(b) Aux taux les plus réduits, des droits inscrits respectivement en regard de chaque item, ou imposés sur des marchandises non énumérées dans la colonne "Tarif de préférence britannique"; à l'annexe A du tarif douanier de 1907, ou dans aucun des changements qui ont pu y être apportés.

Si un abaissement d'un cinquième, dans le tarif imposé à un pays étranger, est inférieur au traitement de faveur, les Antilles auront droit à cette réduction d'un cinquième; si le traitement de faveur que nous accordons à l'Angleterre ou à une possession britannique est inférieur aux quatre cinquièmes du droit imposé sur les marchandises d'un pays étranger, les Antilles aiglaises jouiront du tarif abaissé.

M. MACLEAN (Halifax): Dans ce cas, la présente convention équivaut à une tentative de la part du Canada pour assurer aux Antilles pendant une période déterminée, le traitement de faveur accordé à l'Angleterre.

M. FOSTER (Toronto-nord): Pour continuer les tarifs contenus dans cette convention pendant une période de dix ans.

M. MACLEAN (Halifax): Notre traitement de faveur s'applique déjà à un grand nombre de colonies anglaises.

M. FOSTER (Toronto-nord): L'honorable député a peut-être mal compris ma dernière explication. Désirait-il savoir si cette convention comporte une garantie que pendant dix ans les Antilles jouiront du tarif de faveur dont elles jouissent actuellement?

M. MACLEAN (Halifax): Non: du tarif de faveur, quel qu'il soit.

M. FOSTER (Toronto-nord): C'est exactement cela.

M. MACLEAN (Halifax): Aux termes de cette convention, il n'y aura pas un tarif spécial applicable aux Antilles. Le traitement de faveur actuellement accordé à l'Angleterre continuera à être appliqué, non quant aux taux, mais quant au principe.

M. FOSTER (Toronto-nord): C'est exactement cela et, réciproquement, les colonies des Antilles nous donnent une garantie de préférence concernant les importations du Canada, mais les colonies et le Canada pourront apporter les changements qu'ils voudront dans leurs tarifs respectifs pourvu que la préférence minimum soit maintenue.

M. MACLEAN (Halifax): Il y a d'autres colonies anglaises telles que l'Inde, Ceylan, les Etablissements du Détroit, la Confédération sud-africaine, qui ont droit au tarif de faveur accordé à l'Angleterre . . .

M. FOSTER (Toronto-nord): Et elles continueront à y avoir droit.

M. MACLEAN (Halifax): Toutes ces colonies jouissent des mêmes privilèges sur le marché des Antilles que ceux dont jouit le Canada, en vertu de cette convention, et vice versa.

M. EMMERSON: D'après ce que je comprends, les colonies des Antilles demandaient que le traitement de faveur actuel leur fût garanti pendant dix ans, mais il a été finalement convenu que le Canada accorderait la garantie pour dix ans, quant à la réduction de 20 p. 100, mais non quant aux privilèges plus considérables dont jouissent actuellement ces colonies.

M. FOSTER (Toronto-nord): Cette garantie de dix ans consiste en ceci: Pendant cette période nous leur accorderons toujours un traitement de faveur égal à une réduction d'un cinquième, et elles nous accorderont, pendant la même période, une égale réduction de un cinquième. Mais durant ces dix années, nous pouvons leur accorder une déduction supérieure à un cinquième, si nous le voulons, et elles peuvent faire de même à notre égard, si tel est leur bon plaisir.

M. MACLEAN (Halifax): J'ai posé une question, il y a un instant, et je crois que c'est maintenant le temps d'exiger la réponse. Je ne comprends pas pourquoi Terreneuve est mentionnée dans l'annexe "D". D'après ce que je comprends, cela veut dire que Terreneuve peut expédier au Canada du sucre, du café, du coton, des éponges. . .

M. FOSTER (Toronto-nord): Et des bananes.

M. MACLEAN (Halifax) . . . et des bananes, aux mêmes taux que les colonies des Antilles et que le Canada peut exporter du poisson à Terreneuve aux mêmes conditions qu'il l'exporte aux Antilles. A mon sens, c'est la seule interprétation à donner à cette partie de la convention, en ce qui concerne Terreneuve, et il me semble qu'il doit y avoir une erreur quelque part.

M. FOSTER: Nous ne faisons pas un traité avec Terreneuve. C'est une convention exclusivement entre nous et les Antilles.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre peut-il nous donner la liste des îles comprises dans la convention?

M. FOSTER: Ces îles sont: Trinidad, La Guyanne anglaise, les îles Barbades, Saint-Lucia, Saint-Vincent, Antigoa, Sainte-Catherine, Saint-Dominique et Montserrat. Les mêmes privilèges sont accordés, pendant trois ans, aux Bahamas, aux Bermudes, au Honduras anglais, à la Grenade et à la Jamaïque. Ces colonies et Terreneuve jouiront, pendant une période limitée, des avantages de cette convention en autant que le Canada est concerné.

M. PUGSLEY: Je suppose qu'elles n'accordent rien en échange.

M. FOSTER: Cela dépendrait qu'en autant que les colonies des Antilles sont parties à la convention. Les délégués des Antilles n'étaient pas autorisés à faire des arrangements avec Terreneuve, et nous, nous ne faisions pas un marché avec cette dernière colonie, mais je crois savoir que c'est l'intention des colonies des Antilles d'accorder aux possessions britanniques les mêmes avantages qu'au Canada.

M. PUGSLEY: Cela n'est pas stipulé dans l'arrangement.

M. FOSTER: La chose n'était pas possible, car ces délégués n'étaient pas chargés de conclure un arrangement avec Terreneuve. L'honorable député d'Halifax demande si Terreneuve a été comprise dans la convention parce qu'elle s'attend à retirer de grands avantages de l'exportation de produits similaires en Canada. De grands changements climatériques peuvent se produire, mais il n'est pas à supposer que d'ici à dix ans, Terreneuve fasse l'exportation des bananes. Le nom de cette colonie a été inclus comme une preuve des bonnes dispositions des Antilles. Je comprends que l'intention des Antilles est d'accorder à Terreneuve les mêmes privilèges qu'au Canada.

M. MACLEAN (Halifax): Je n'ai pas d'objection à ce que Terreneuve soit comprise dans la convention, pourvu que le nom de cette colonie soit mentionné à l'endroit approprié. Si une erreur a été commise, je la signale pour qu'elle soit corrigée. J'appelerai maintenant l'attention du ministre sur l'article 3:

> Les conditions accordées en vertu de l'article 2 par le Canada à chacune des colonies ci-haut mentionnées, seront également accordées aux autres colonies mentionnées dans l'annexe "B".

Les articles admis au Canada à un taux de faveur en vertu de cette convention sont énumérés dans l'annexe "B", et consistent exclusivement en produits des pays tropicaux, comme les Antilles. Mais si l'on met cette disposition en regard de l'annexe " D ", on découvre que Terreneuve pourra expédier au Canada des produits comme le sucre, le sucre de canne, les noix de coco, les éponges, aux mêmes conditions que les Antilles. Je considère cette disposition comme absurde. L'île de Terreneuve ne produit aucun des articles mentionnés dans l'annexe "D". Je signale cette anomalie parce que si l'intention des parties contractantes était d'admettre les produits de Terreneuve sur les marchés des Antilles aux mêmes conditions que les produits canadiens, on aurait dû le dire expressément et clairement.

M. FOSTER: Je ne crois pas qu'il eût été possible de stipuler la chose formellement, parce que les délégués des Antilles sont venus ici pour négocier avec le Canada et non avec Terreneuve. Tout ce qu'ils ont fait pour Terreneuve. . .

M. MACLEAN (Halifax): Pourquoi alors a t-on mentionné cette colonie dans l'annexe "D"? Etait-ce pour faire preuve de bonnes dispositions?

M. FOSTER: Disons que c'était pour faire preuve de bonne volonté et d'amour fraternel.

M. MACLEAN (Halifax): Pourquoi l'honorable ministre ne préparerait-il pas une autre cédule?

M. FOSTER: Cela n'est pas nécessaire. Mon honorable ami n'osera pas prétendre que cette convention n'aura aucun effet sur le Canada. Au contraire, car tout cela est bien de nature à engager la population des Antilles à admettre, sujets au même tarif, les produits de Terreneuve dans les

limites de leur confédération. Quoi qu'il en soit, comme je l'ai dit, Terreneuve a été comprise dans la convention, et ce Parlement ne peut modifier les dispositions. Si mon honorable ami peut établir que le Canada court de grands risques en cette affaire, il vaudrait peut-être mieux reviser cette entente, mais pour atteindre cette fin, il nous faudrait peut-être avoir recours à une autre procédure.

M. BICKERDIKE: Cette convention aura-t-elle pour effet de n'appliquer la préférence que pour les marchandises consignées sur les ports canadiens?

M. FOSTER: Nous discuterons ce point un peu plus tard et mon honorable ami (M. Bickerdike) comprendra alors ce qu'édicte ce traité dans le cas dont il parle.

M. LOGGIE: Si je comprends bien l'honorable ministre, je suis porté à croire que nous admettrons durant trois années les produits de la Jamaïque à un tarif abaissé. La Jamaïque, en retour, recevra-t-elle les produits canadiens au cours de ce même laps de temps à un tarif diminué dont ne profiteront pas les autres pays?

M. FOSTER: Cette convention se divise en plusieurs parties. Les colonies des Antilles dont j'ai donné les noms sont les seules de ce groupe qui sont parties à cette convention. La Jamaïque s'est tenue à l'écart et, par conséquent, elle ne se trouve pas liée par les termes de cette convention. Quinze années durant nous avons accordé les avantages d'un tarif différentiel a la Jamaïque, aux Bahamas, aux Bermudes et au Honduras sur nos marchés: ce sera peut-être commettre une injustice à l'endroit de ces possessions britanniques qui ne sont pas parties à cette entente, si nous leur continuons la préférence sur notre marché sans qu'elles ne nous accordent d'avantages en retour. Les deux parties intéressées aux négociations ont cru décidément qu'on ne devrait pas, du moins pour le moment, fermer la porte aux échanges commerciaux entre les colonies intéressées et que d'ici à trois ans rien ne serait changé au tarif établi à l'endroit de la Jamaïque, des Bahamas, des Bermudes et du Honduras.

Sur le paragraphe 3.

M. FOSTER: Si mon honorable ami (M. Pugsley) veut s'en rapporter au statut relatif au tarif, il constatera que, tel que modifié en 1907, le paragraphe (b) de l'article 135 contient une disposition qui accorde aux raffineurs du sucre de betterave tiré des betteraves cultivées au Canada le privilège d'importer à un tarif diminué une certaine quantité de sucre étranger. Cette disposition restera en vigueur jusqu'à 1914 et cette convention ne la modifie aucunement, puisque l'article 3 pourvoit à ce cas. Le Gouvernement canadien se propose de conclure à l'expiration de ce traité en 1914, à seule fin de faire disparaître cette difficulté, une entente différente de celle mentionnée au paragraphe (b) de l'article 135.

M. MACLEAN (Halifax): Mais le Canada s'engage à ne pas renouveler ce traité à l'expiration de ce dernier.

M. FOSTER: Nous garantissons qu'il ne sera en vigueur qu'aussi longtemps que l'on pourra appliquer la loi que nous proposons maintenant.

Sur le paragraphe 4.

M. FOSTER: La proclamation mentionnée au paragraphe 4 se rapporte à cette disposition et non pas à tout le statut. Les dispositions contenues aux articles 4 et 5 de ce dernier ne deviendront en vigueur que lorsqu'une proclamation à cet effet aura été publiée, ce que le Gouvernement pourra faire à volonté au cours de la période durant laquelle ce traité sera en vigueur. Si, en aucun temps, après consultation, il devient évident que les conventions tarifaires relatives au commerce entre le Canada et les Antilles, sont de nature à motiver telle proclamation, dans ce cas, si l'on en arrive à une entente à ce propos et si l'on établit des droits permanents, le Gouvernement pourra lancer une proclamation qui énoncera que, si l'on veut se prévaloir de cette préférence, soit au Canada, soit aux Antilles, il faudra consigner directement les articles qui bénéficient de cette préférence sur un port canadien ou sur un port des Antilles. Nous avons longuement débattu cette question en comité et l'on a constaté qu'il fallait agir avec la plus grande prudence en cette affaire. Il ne serait pas avantageux pour les ports des Antilles—si l'on considère l'état où se trouve le service des navires entre ces îles et le Canada—qu'on leur refusât le privilège d'expédier au Canada des marchandises en les faisant passer en transit par les Etats-Unis. On a cru, toutefois, que du moment que ces communications seraient établies sur des bases raisonnables, on pourrait alors s'occuper de cette question et que s'il fallait le consentement des deux parties intéressées, le Canada n'agirait qu'après avoir obtenu l'adhésion des Antilles et vice versa; on instituerait également une autorité qui exercerait la haute main de façon à n'établir que des tarifs justes et raisonnables, ce qui serait avantageux aux deux pays en développant le commerce entre eux, pourvu qu'une proclamation mît en vigueur cette politique.

M. PUGSLEY: Monsieur le président, j'approuve la pratique de limiter cette préférence ainsi que celle accordée à la Grande-

Bretagne aux marchandises transportées directement par eau aux ports canadiens. Il m'aurait donc fait plaisir d'entendre l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie nous donner l'espoir qu'avant longtemps la proclamation dont il a parlé serait publiée par tout le pays. Au contraire, mon honorable ami laisse entendre qu'on publiera ou non cette proclamation à une phase quelconque de la mise en vigueur de ce traité. Si je me rappelle que cette convention doit durer dix ans, je trouve que cette promesse est loin d'être satisfaisante. Pourquoi serait-il impossible d'établir—et cela, le plus tôt possible—un service efficace entre les ports canadiens et ceux des Antilles ? Pourquoi serons-nous forcés de ne compter que sur un service insuffisant qui oblige nos concitoyens qui veulent se rendre aux Antilles, de s'embarquer à New-York à bord d'un steamer pour atteindre le but de leur voyage, et d'expédier toutes leurs marchandises par cette route? Pourquoi tous ces passagers et ces marchandises ne passeraient-ils pas par les ports canadiens? Le Canada est-il trop pauvre pour inaugurer un service semblable qui convienne au transport des passagers et des marchandises dans des conditions satisfaisantes? Nous avons des millions de dollars à dépenser à d'autres fins; pourquoi ne consacrerions-nous pas quelques centaines de milliers de dollars à la création d'un service convenable et satisfaisant entre les principaux ports des Provinces maritimes et les Antilles durant toute l'année et les ports du Saint-Laurent au cours des mois d'été? Le paragraphe 5 stipule:

Que, en attendant l'exercice du choix attribué au Gouverneur en conseil par le paragraphe précédent, il sera préparé des mesures propres à établir un contrôle effectif des taux de fret dans tous les octrois de subventions aux navires à vapeur, où le Canada est partie intervenante, et sous le régime desquels ces navires font la navette entre des ports canadiens et des ports des colonies qui ont droit de participer aux privilèges ou concessions établis par les présentes.

Qu'est-ce qui pourrait empêcher mon honorable ami d'avoir demain un contrôle effectif des taux de fret"? Le Gouvernement accorde aujourd'hui une subvention à des steamers qui font la navigation des Antilles. Il est probable que le montant de cette subvention n'est pas assez élevé pour assurer un bon service, mais le ministre peut facilement imposer des conditions qui assureront "un contrôle effectif des taux de fret" et qui obligeront les compagnies d'établir une échelle de prix aussi satisfaisants que ceux que réclament les compagnies qui font le service entre New-York et les Antilles. Il me semble donc qu'à moins que mon honorable ami n'ait inscrit cette disposition à ce traité que dans le but d'entretenir chez la population des Provinces maritimes, ainsi que parmi celle des cités de Montréal et de Québec, l'espoir qu'on finira par accorder cette préférence, il doit nous fournir des renseignements moins vagues quant au temps où cette proclamation verra probablement le jour, et quant aux mesures énergiques qu'il faudra prendre avant longtemps dans le but de limiter cette préférence de façon à accorder aux ports canadiens un avantage légitime, à mon sens. Trop longtemps le Canada a permis les importations d'Angleterre et des Antilles par voie des ports américains de Portland, de Boston et de New-York; je crois que l'heure est arrivée, surtout aujourd'hui que nous avons négocié avec les Antilles cette convention qu'on demande au Parlement d'approuver, de prendre les moyens efficaces d'assurer, autant que possible, ce commerce direct entre nos ports et ceux des Antilles.

M. FOSTER: Mon honorable ami a soulevé des questions intéressantes. Je ne me servirai pas de l'argument "ad hominem", mais je ferai observer ceci en réponse à ses assertions: Pourquoi n'a-t-on pas fait ceci? Pourquoi a-t-on négligé de faire cela? Il s'agit d'une question qui a troublé mon honorable ami tout le temps qu'il a fait partie de l'ancienne administration, mais celle-ci n'a pas voulu agir; cependant, elle pouvait compter sur l'aide financière de la Grande-Bretagne qui s'engageait à acquitter, si je ne me trompe, la moitié de toute la subvention votée. Cela se continua durant quinze longues années à l'expiration desquelles il n'existait pas de service efficace—et encore j'adoucis le terme qu'il faudrait employer—entre le Canada et les Antilles.

Je vais remonter un peu plus loin. La première fois que j'ai rempli la fonction de ministre de la Marine et des Pêcheries, je m'occupai de la question d'une entente avec les Antilles et de la création d'un service de la nature de celui dont on parle aujourd'hui. Je fus le premier ministre qui subventionnât une ligne entre les deux pays. J'ai étudié ce problème pendant que j'étais ministre; mes collègues s'en préoccupèrent aussi; mais ce problème ne fut résolu que quinze ans plus tard, le trésor étant rempli et un ministre qui entretenait des opinions assez arrêtées sur ce point—j'ai nommé l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley)—faisant partie de l'administration où il jouissait d'une très grande influence, a mauvaise grâce, aujourd'hui que son gouvernement n'est plus au timon des affaires, de venir dire qu'un service efficace et avantageux a été établi entre le Canada et les Antilles. Je ne permettrai pas à mon honorable ami de dire seul que si cela était possible, toutes les marchandises qui nous arrivent

d'outre-mer devraient être consignées sur nos ports canadiens. J'ai foi en ce principe. Aussitôt que cela pourra se faire sans nuire au commerce du Canada—parce que nous devons nous rappeler qu'il existe ici des conditions climatériques et géographiques qui nous sont désavantageuses et auxquelles nous devons faire face avec la plus grande énergie et le plus grand esprit d'entreprise—je dis qu'aussitôt pourra se faire, nous devrons accomplir ce grand œuvre. Mais aujourd'hui l'état du service entre notre pays et les Antilles n'est pas assez satisfaisant pour qu'il y ait lieu de lancer la proclamation dès l'entrée en vigueur de la convention. Quand mon honorable ami aura songé à l'état du service, il se rangera à mon avis.

M. PUGSLEY: Ce que je n'aime pas, c'est le long délai que mon honorable ami semble prévoir.

M. FOSTER: L'honorable député se plaint de lui-même; ayant eu quinze ans pour agir, il n'a rien fait d'efficace et il me reproche mon année de retard. Je veux bien prendre pour moi la seizième partie de ce reproche, le reste, il devra le garder pour lui. Mais qu'avons-nous fait?

Le comité se rappellera qu'à la dernière session nous avons inscrit au budget une somme assez considérable destinée à l'amélioration du service de paquebots; la question fut débattue à la Chambre et nous arrêtâmes, en somme, ce qui nous semblait devoir être la base d'un service efficace entre le Canada et les Antilles. La Chambre m'accorda volontiers le crédit que je demandais.

Je fis un appel de soumissions et les offres furent reçues dans le cours d'octobre. J'en pris connaissance et constatai qu'elles n'étaient pas suffisantes pour assurer le service voulu. Je ne saurais dire au juste pourquoi il en était ainsi, mais il devait y avoir diverses raisons à cela. Les offres n'étaient pas nombreuses et ne portaient pas suffisamment sur les détails des conditions pour être considérées comme répondant aux exigences du ministère ni, à mon sens, aux besoins du pays. Je prorogeai donc le délai jusqu'au 15 décembre. J'espère que nous recevrons alors des soumissions plus complètes et plus acceptables. Nous verrons à ce que nous pourrons obtenir à ce moment-là.

A l'heure qu'il est, il est plus difficile qu'il y a quelques années de faire un contrat pour obtenir un meilleur service de paquebots entre les Antilles et le Canada. L'activité du commerce maritime est telle, que chacun est occupé et que chaque navire a sa cargaison; on n'a plus le même désir ni la même facilité d'entreprendre un service nouveau comme celui que réclamait notre commerce avec les Antilles. Je me plais à espérer que nous recevrons des offres pratiques, et si nous en recevons, le comité peut m'en croire, le service sera établi à aussi bref délai que possible.

Mais, il ne faut pas l'oublier, le maintien d'un service de paquebots entre le Canada et les Antilles offre des difficultés auxquelles je me suis heurté comme avaient fait mes honorables amis lorsqu'ils étaient au timon des affaires. Elles subsistent toujours. Sous le régime de faveur, les conditions seront plus favorables que jamais, et j'aime à croire que nous finirons par surmonter les obstacles et obtenir un service efficace.

Vous nous accordez un régime de faveur, disent les Antillais, mais si vous nous imposez l'expédition directe, les paquebots s'attribueront peut-être tout le bénéfice de ce régime et ne nous en laisseront pas la moindre part; par conséquent, avant de consentir à l'expédition directe, nous devrons pouvoir exercer quelque empire sur les taux de transport; étant incapables de réglementer ces taux aux Antilles, nous devons demander au Canada, qui est aussi intéressé que nous dans cette affaire, de les réglementer lui-même.

Mon honorable ami dit que nous avons le droit de réglementer le fret; c'est vrai. Chaque fois que nous subventionnons une ligne de paquebots, nous insérons dans le contrat une clause attribuant au ministère ou au ministre un certain empire sur le prix du fret. Mon honorable ami n'est peut-être pas sans savoir que c'est là une tâche fort ardue. Je me suis creusé la tête à rechercher quel modus operandi on pourrait bien adopter pour obtenir les renseignements essentiels et donner effet à cette réglementation du fret. Il faut exercer un certain contrôle, sans quoi l'augmentation du fret nous fera vraisemblablement perdre tous les avantages du régime de faveur.

M. LEMIEUX: N'y a-t-il qu'une seule ligne subventionnée?

M. FOSTER: Oui; elle part de Saint-Jean et d'Halifax, contourne les îles et aboutit à la Guyane anglaise.

M. PUGSLEY: Dans la convention franco-canadienne que l'ancien Gouvernement fit ratifier par le Parlement, il est stipulé que le régime de faveur accordé à la France n'est applicable qu'aux seules marchandises transportées directement à un port canadien. Au dire de certains, cette stipulation devait aboutir à des résultats fort peu satisfaisants pour le Canada parce que la question du service ferait surgir des difficultés, que l'Intercolonial n'était pas en mesure d'effectuer un service rapide, et ainsi de suite. On souleva une multitude d'objections; la convention fut néanmoins ratifiée avec la clause en question, et à l'heure actuelle, si je ne me trompe, le traitement de faveur accordé à la France n'est applicable qu'aux marchandises

transportées directement aux ports canadiens.

Mon honorable ami a-t-il entendu dire que cette stipulation a suscité quelque mécontentement?

M. FOSTER (Toronto-nord): Non; la portée de la stipulation est plus grande que ne dit mon honorable ami; elle n'est pas applicable aux seules marchandises expédiées directement d'un port de France à un port canadien et vice versa.

M. PUGSLEY. Directement à un port canadien.

M. FOSTER (Toronto-nord): Elles peuvent passer par la Grande-Bretagne ou par tout autre pays jouissant du traitement accordé à la nation la plus favorisée, ce qui étend considérablement la portée de la stipulation. D'après ce que j'ai pu constater, je ne saurais dire que l'on ait manifesté du mécontentement. Ce fut là une des conditions essentielles de la convention franco-canadienne; sans cette condition, la négociation de la convention était chose impossible. Le mode actuel de transport par paquebots fait que les rapports entre la France et le Canada diffèrent quelque peu de ceux qui existent entre notre pays et les Antilles.

M. MACLEAN (Halifax): Quelque enclin que je sois à convenir avec mon honorable collègue de Saint-Jean (M. Pugsley) que pour être admises à bénéficier du tarif de faveur, les marchandises importées du Royaume-Uni doivent entrer au Canada par les ports canadiens, je me sens porté à admettre avec le ministre du Commerce qu'il serait impossible et peu judicieux, du moins pour le moment, de mettre en vigueur cette stipulation particulière de la convention entre les Antilles et le Canada. Considérée en son entier, cette convention a un prix indifférent aux yeux du pays; autrement dit, je ne la crois pas propre à stimuler beaucoup l'activité du commerce entre le Canada et les Antilles. Sans elle, le volume du commerce s'accroîtrait graduellement; je ne crois pas que par elle-même elle le fasse s'épanouir bien rapidement. Les bons résultats qu'elle pourrait avoir dépendent, dans une large mesure, de la nature du service de paquebots entre le Canada et les Antilles.

M. FOSTER: C'est très exact.

M. MACLEAN (Halifax): Ce qui a nui à notre commerce par le passé, du moins dans une certaine mesure, ce fut l'incertitude des subventions accordées aux compagnies et le peu de satisfaction donnée par le service de paquebots entre le Canada et les Antilles. Avant de se prononcer sur cette convention ou sur ses effets, il semblerait nécessaire, utile pour le moins, que le ministre fît connaître au Parlement la nature du service à être établir entre les deux pays.

Il est vraiment fâcheux que mon honorable ami ait dû remettre à plus tard l'examen des soumissions, ou plutôt qu'il ait prorogé jusqu'au 15 décembre le délai dans lequel les offres devront être faites. Si les soumissions avaient été reçues et examinées avant cette heure, nous pourrions beaucoup plus aisément nous rendre compte des effets possibles de la convention. Je ne crois pas que le Gouvernement puisse jamais obtenir de personne, de quelque compagnie que ce soit, d'offres répondant à son désir aux conditions énoncées dans l'appel de soumissions du ministère. Ainsi, on fait soumissionner un service alternatif entre Montréal et les Antilles anglaises. Malgré tous les égards que j'ai pour le ministre du Commerce et le personnel de son ministère, je dis qu'un service de paquebots entre Montréal et les Antilles ne saurait recueillir assez de fret pour motiver une grande dépense, et que ce service ne serait d'aucune valeur particulière aux régions occidentales du Canada, l'Ontario et les provinces de l'Ouest.

J'aimerais à faire observer, non parce que je représente la circonscription d'Halifax, celle qui a pour ainsi dire créé en grande partie le commerce entre le Canada et les Antilles, mais plutôt pour des motifs plus élevés, que si l'on vient jamais à établir un service satisfaisant entre les Antilles et le Canada, c'est à Halifax que devra se trouver le point de départ et l'arrivée des paquebots.

M. FOSTER: Mon honorable ami n'aborde-t-il pas un autre sujet?

M. MACLEAN (Halifax): Je n'insisterai pas sur ce point aujourd'hui: j'y reviendrai plus tard. A l'heure qu'il est, les navires doivent faire escale à Saint-Jean au retour, avant d'arriver à Halifax, et d'y faire encore escale lorsqu'ils quittent le port d'Halifax, d'où il résulte un service peu satisfaisant pour Saint-Jean et Halifax, un service qui ne pourra jamais être satisfaisant tant que les choses resteront en l'état actuel.

Le Gouvernement ferait mieux d'octroyer une subvention égale pour un service direct de chacun des ports de Saint-Jean et d'Halifax et d'en faire autant à l'égard du port de Montréal, si les revendications de ce dernier lui paraissent légitimes, ou encore de ne subventionner aucune ligne de paquebots. L'abolition des subventions aboutirait peut-être à une solution beaucoup plus aisée de problème; en outre, cela serait peut-être préférable pour l'avenir.

Je comptais qu'avant de déposer cette convention sous la forme d'un projet de loi, le Gouvernement nous ferait part des dispositions arrêtées par le ministère à l'égard

des soumissions pour un service de paquebots entre le Canada et les Antilles.

M. CARVELL: Je regrette que le ministre ne se juge pas en mesure de mettre immédiatement en vigueur cette clause de la convention où il est stipulé que les marchandises importées au Canada sous le régime de faveur devront entrer au pays par les ports canadiens. Je me rends compte des obstacles auxquels il se heurte; il a mis la Chambre suffisamment au fait de la situation et ses observations de cette après-midi dénotent une logique assez solide. En parcourant le compte rendu des délibérations de la conférence, j'ai constaté avec quelque étonnement que, au dire d'un des délégués de la Barbade, le prix du fret par 100 livres est de quatre cents plus élevé par la voie d'Halifax ou de Saint-Jean que par voie de New-York.

M. MACDONALD: En faveur de quelle route est la différence?

M. CARVELL: Elle nuit à la route d'Halifax et Saint-Jean et favorise celle de New-York. Cela me semble le nœud gordien. Le ministre me permettra sans doute de dire que cette convention équivaut à rien du tout, car elle ne constitue qu'une tentative de diriger le commerce vers des voies factices; mais je suis disposé à la favoriser de toutes manières, et je crois que la Chambre l'examinera comme une question d'affaires et se demandera à quel point ce commerce pourra être détourné, s'il peut l'être tant soit peu.

M. RHODES: Mon honorable ami ne parle pas de la réciprocité, assurément?

M. CARVELL: Je n'ai pas parlé de la réciprocité et je n'ai pas l'intention d'en parler. Cette question semble tracasser le représentant de Cumberland; c'est probablement le cas d'une conscience coupable qui ne connaît pas le repos.

Je désire me montrer juste envers le ministre et je l'ai loué d'avoir envisagé cette question au point de vue vraiment pratique et logique. Tant qu'à pousser le commerce vers des voies factices, poussons-le et poussons-le vigoureusement. A mon avis, le seul moyen de le faire c'est d'établir un bon service de steamers se reliant au service de la voie ferrée. Je ne crois pas que l'honorable ministre puisse jamais assurer le succès de sa tentative d'augmenter le commerce entre le Canada et les Antilles par un service mensuel, si je ne me trompe, de steamers faisant la navette depuis quinze à vingt ans. J'ai presque oublié les détails, mais je sais que des bateaux partent de Montréal, en été, et de Saint-Jean, en hiver. Un steamer arrive des Antilles, fait escale à Saint-Jean, y décharge une partie de sa cargaison, se rend à Halifax, y passe une semaine ou deux, y laisse des marchandises et en prend d'autres, revient à Saint-Jean où il renouvelle les mêmes opérations et part pour les Antilles. Si un habitant des Barbades ou de toute autre Antille désire recevoir un article quelconque, avoine, foin, bois d'œuvre ou pommes de terre, l'inconvénient est que le service est si irrégulier et les départs sont si espacés qu'il se dit: Il me faudra attendre si longtemps ces articles des ports du Canada que je vais les faire venir par les ports des Etats-Unis. Aux Etats-Unis le service est splendide. Je n'ai pas visité les Antilles, mais des membres de ma famille se sont rendus là-bas, des députés aussi, ainsi que l'honorable ministre lui-même. Toute personne qui a été aux Antilles vous dira qu'il y a un service moderne de steamers partant de Boston et de New-York. Les départs ont lieu tous les trois ou quatre jours et on peut envoyer un câblogramme pour commander du foin, de l'avoine, du bois d'œuvre, du poisson ou tout autre produit, et obtenir immédiatement ces articles.

Pour assurer le succès de cette convention, il nous faut non seulement un meilleur service de steamers, mais un plus grand nombre de bateaux. L'unique remède serait d'établir deux services, l'un à Saint-Jean et l'autre à Halifax. En été les escales sont possibles, mais il faut trop de temps pour le transport de la marchandise de Montréal aux Antilles ou vice versa, à moins que ce ne soit du sucre ou un article dont on importe de grandes quantités pour des fins manufacturières.

Depuis trois ou quatre ans, j'ai eu nombre d'entretiens sur ce sujet avec des représentants du Pacifique-Canadien, entre autres, avec le vice-président même de la compagnie. Nous avons tenté d'établir, tant aux Antilles qu'à Cuba, un marché pour la vente des pommes de terre, et nous avons réussi dans une certaine mesure. Un représentant du Pacifique-Canadien m'a dit qu'avec une subvention et un service vraiment moderne de steamers partant de Saint-Jean, il y a plusieurs articles, tels que le foin, l'avoine et les produits de l'Ontario et de l'Ouest qui passent aujourd'hui par les ports américains pour se rendre aux Antilles et qui seraient expédiés directement des ports du Canada. Si le ministre étudiait cet aspect de la question et s'occupait de prendre des arrangements avec les compagnies de chemins de fer; s'il pouvait en venir à la conclusion qu'il devrait y avoir deux services, au lieu d'un, à des intervalles réguliers, de manière qu'un bateau arrivât aux Antilles tous les dix jours, au lieu de toutes les trois ou quatre semaines, il serait mieux en état d'établir des rapports commerciaux. Mais, s'il persiste à maintenir le service

dénudé actuel consistant en une seule ligne de steamers qui suivent une route tortueuse entre Saint-Jean et Halifax, et vice versa, je crains qu'il ne réussisse jamais à détourner le commerce des ports américains qui, en somme, sont ses principaux rivaux, en ce qui a trait au commerce des Antilles.

Je ne tiens pas ce langage pour critiquer, mais je communique au ministre l'impression des entretiens que j'ai eus avec des gens qui sont au courant de la question. La solution de ce problème—de manière à atteindre l'objet que recherche le représentant de Saint-Jean et d'autres, à moins de faire passer par des ports anglais toute la marchandise sujette à ce traitement de faveur—ne peut être obtenue que par l'accroissement du nombre des steamers et par l'établissement d'un meilleur service de bateaux.

M. MACDONALD: J'étais absent lorsque le ministre a discuté la question de restreindre la préférence aux articles importés par nos propres ports. Je regrette d'avoir été privé de l'occasion d'écouter son discours. J'ai inscrit sur le Feuilleton un projet de résolution ayant trait à cette question et que j'espère commenter à une époque plus avancée de la session. Par conséquent, je ne traiterai pas ce sujet à l'heure présente. J'ai été particulièrement frappé d'une observation du représentant de Carleton (N.-B.), à savoir qu'il y a un écart de 4 cents par 100 livres dans les prix de transport par les ports des Etats-Unis et du Canada.

M. FOSTER: Cet écart peut être fortuit. Ce chiffre peut être plus ou moins exact appliqué au moment dont l'honorable député parlait.

M. CARVELL: Je crois qu'il a trait à la saison d'hiver lorsque le Saint-Laurent est couvert de glace. Je ne pense pas que cet écart existe en été.

M. MACDONALD: J'ai compris que l'honorable député déclarait que cet écart existait entre les frais de transport dans les Provinces maritimes et les ports des Etats-Unis. Si cet écart existe invariablement, c'est une question qui, intéressant la solution du plus gros problème, est très importante et doit être tranchée. Je ne puis vraiment pas concevoir comment cet écart existe. C'est un principe admis, en matière de frais de transport, que, pour le même prix, on peut transporter des produits beaucoup plus loin par eau que par terre. Le transport plus long par eau et, conséquemment, plus court par terre par les ports canadiens que par les ports américains devrait nous donner l'avantage et nous permettre de transporter la marchandise à aussi peu de frais.

La solution de ce problème de navigation doit accompagner la ratification de la convention pour assurer le succès de celle-ci. Je ne vois pas pourquoi nous n'aurions pas deux lignes de steamers reliant les Antilles aux ports des Provinces maritimes en hiver, au moins.

Quant aux inconvénients qui résulteraient de la proximité de quelques ports américains, plus rapprochés des colonies que les ports canadiens, je n'y attache pas une grande importance au point de vue du transport de nos principales denrées. Les principales denrées du Canada qui peuvent se vendre aux Antilles sont ordinairement achetées à la condition qu'on n'en ait pas besoin avant une semaine ou deux; elles doivent nécessairement être achetées par des commerçants ou des gens ayant pris des mesures préalables pour les recevoir. Si l'on examine les tableaux du commerce, on voit qu'il doit y avoir une quantité énorme d'articles canadiens de toutes sortes qui peuvent remplacer les produits américains exportés aux Antilles. Je suis certain que la gauche prêtera le plus grand intérêt et le plus grand appui aux tentatives du ministre afin de procurer au Canada un bon volume d'affaires, grâce à la convention qu'il a négociée avec les Antilles. Cependant, la simple rédaction de cette convention n'établira pas un courant commercial. Il faudra pour cela aider le ministre.

Sur le paragraphe 7.

M. MACLEAN (Halifax): Quel est l'objet de cette disposition?

M. FOSTER (Toronto-nord): Les avantages que les parties s'accorderont réciproquement seront aussi accordés au Royaume-Uni. En ce qui concerne le Canada, cette disposition n'ajoute rien à ces obligations actuelles. Quant aux colonies des Antilles, elle modifiera clairement ses rapports avec le Royaume-Uni.

M. CARVELL: Dans quelle proportion ce traitement de faveur permettra-t-il à ces articles d'entrer au Canada en plus grande quantité que sous le régime de la préférence accordée à l'Angleterre?

M. FOSTER (Toronto-nord): Cette convention n'étend pas les privilèges déjà conférés par le Canada à une partie quelconque de l'empire britannique.

M. CARVELL: Ce n'est pas ce que je veux dire. Actuellement, le traitement de faveur accordé à l'Angleterre permet l'importation sans le tarif différentiel, des mélasses, du cacao, des fruits, etc.; dans quelle mesure la convention augmente-t-elle ce privilège?

M. FOSTER: En réalité, en nous bornant au minimum qui doit être accordé aux co-

lonies des Antilles et tout en observant la convention nous accordons beaucoup plus d'avantage.

M. NESBITT: Cet article est ainsi conçu:

Que les privilèges ou concessions accordés aux colonies contractantes seront concédés au Royaume-Uni et à celles des autres colonies et possessions britanniques qui seront admises à y participer, par voie de proclamation publiée dans la "Gazette du Canada".

Pour avoir droit aux mêmes avantages, le Royaume-Uni devra-t-il être l'objet d'une proclamation publiée dans la "Gazette du Canada"?

M. FOSTER: Le Royaume-Uni est actuellement l'objet d'une préférence beaucoup plus grande que la déduction d'un cinquième qui pourra être le taux appliqué aux colonies des Antilles. Cette préférence n'est pas diminuée et son maintien n'exige aucun acte par voie de proclamation.

Mais nous pourrions aller encore plus loin. Certaines possessions anglaises n'ont encore aucune convention de préférence; l'Australie par exemple, et notre liberté est absolument intacte. Dès demain nous pouvons faire une convention avec l'Australie et lui accorder les avantages de notre préférence, de même que nous pouvons faire avec d'autres parties de l'empire des conventions additionnelles à celles que nous avons déjà avec elles, ce que nous ferons très probablement.

M. MACLEAN (Halifax): Vous proposez de rappeler l'article 137 du tarif qui dit: melasses faites avec la canne à sucre, portant 35 dégrés au polariscope, sont admises en franchise, lorsqu'elles devront entrer dans la fabrication de nourriture pressées pour le bétail. Je suppose qu'il est compris que cet article sera remplacé par un autre. Dans la convention il est dit que lorsqu'il s'agira d'imposer des droits sur un article présentement admis en franchise, cet article n'apparaîtra que dans la cédule C et je me demande pourquoi cet article 137 (a) n'a pas été mis dans cette cédule. Est-ce l'intention du Gouvernement de prélever un droit en vertu de cet article sur les melasses venant de pays étrangers, celles des Antilles anglaises entrant en franchise.

M. FOSTER: Les délégués des Antilles anglaises ont prétendu que si l'article 137 (a) restait dans le tarif, ils seraient privés d'une partie considérable de leurs exportations légitimes de mélasse de différentes sortes au Canada. Aujourd'hui ces mélasses sont importées des Etats-Unis pour certaines fins. Les délégués ont prétendu qu'une grande quantité de mélasse pure entre aujourd'hui en franchise au Canada sous la prétention qu'elle doit servir à la fabrication des nourritures pour les bestiaux, et les statistiques paraissent soutenir cette prétention. L'objet de cette disposition est d'accorder une préférence réelle aux mélasses des Antilles.

M. MACLEAN (Halifax): Le ministre a-t-il réussi à faire avancer la question de réduction des taux des câblogrammes qui a été beaucoup discutée durant la conférence?

M. FOSTER: Je crois pouvoir répondre dans l'affirmative, mais je ne suis pas prêt à faire connaître ces détails maintenant. J'ai discuté la question avec le gouvernement anglais en plusieurs circonstances lorsque j'étais en Angleterre. Je n'ai pas le droit de faire connaître les détails, mais je crois pouvoir dire qu'il y a tout espoir d'obtenir une diminution dans le taux des câblogrammes. Ces taux, en conséquence de diverses conditions, que nous pourrons discuter lorsque la question sera soumise à la Chambre, sont les plus élevés du monde entier. Je crois que le tarif va jusqu'à sept schellings du mot pour la Guyane anglaise. Ces taux sont excessivement élevés et on est bien décidé à les faire diminuer, et j'espère que je pourrai faire connaître avant longtemps les détails d'une diminution satisfaisante.

M. MACLEAN (Halifax) Si j'ai bien compris le ministre des Finances, les changements qu'il sera nécessaire de faire dans le tarif par suite de cette convention—je veux parler des articles contenus dans la cédule C—n'auront lieu que lorsqu'il fera son exposé budgétaire, et qu'aucune partie du traité ne sera mise en vigueur avant cela.

M. WHITE (Leeds): C'est mon intention présentement. Je crois que c'est le meilleur mode à suivre. La mise en vigueur de cette convention nécessitera plusieurs changements dans le tarif, et je crois que l'occasion favorable pour annoncer ces changements sera l'exposé budgétaire.

M. MACDONALD: L'honorable ministre du Commerce voudra-t-il me dire quelle est la différence dans les taux des câblogrammes entre le Canada et les Antilles et ceux entre les Etats-Unis et les Antilles? J'apprends d'après un rapport que le câble s'est brisé entre les Etats-Unis et les Antilles et que le prix des câblogrammes qu'il faut envoyer par voie de Nouvelle-Ecosse est beaucoup plus élevé.

M. FOSTER: Les tarifs de la ligne entre Halifax et les Bermudes et de celle entre Halifax et la Jamaïque, qui sont indépendantes, sont très raisonnables, mais si l'on veut câbler à un endroit plus éloigné des Antilles, soit par voie d'Halifax ou par

voie des Etats-Unis, le tarif est très élevé et le même dans les deux cas.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu une seconde fois et adopté.)

DEPOT D'UN BILL RELATIF A LA CONVENTION DE COMMERCE AVEC LES ANTILLES.

M. FOSTER: Je demande à déposer un bill (n° 28) relatif à une convention entre le Canada et certaines parties des Antilles. Je veux aussi déposer en même temps sur le bureau de la Chambre un rapport très complet du commerce entre les Antilles et le Canada, et entre les Etats-Unis et le Royaume-Uni, rédigé d'après les Livres bleus et les statistiques des Antilles que nous avons pu nous procurer, et qui nous amènent à l'année 1911 à peu près.

M. HENDERSON: Ce rapport sera-t-il imprimé pour l'usage des membres de la Chambre?

M. FOSTER: Je crois qu'il serait bon de l'imprimer. Une seule copie est absolument insuffisante, et cela prendrait beaucoup de temps que d'en faire faire au dactylographe.

M. CARVELL: Ce rapport nous amène-t-il plus loin que les renseignements contenus dans les statistiques hebdomadaires publiées par le département? Ce rapport me paraît très volumineux.

M. FOSTER: Le document sera imprimé dans les statistiques hebdomadaires du ministre du Commerce, probablement avant la fin de l'année. Je m'informerai à ce sujet et si ce que je viens de dire est correct, il n'y a pas de nécessité de faire faire deux impressions.

M. HENDERSON: Je crois qu'une suffira.

M. MACLEAN (Halifax): Le ministre se propose-t-il de discuter le bill maintenant?

M. FOSTER: Oui.

M. MACLEAN: C'est préférable que d'attendre à la fin de l'année.

M. FOSTER: Je suppose que la Chambre n'aimerait pas à discuter le bill avant d'avoir tous les renseignements devant elle. Pour ma part j'aimerais beaucoup à faire adopter le bill maintenant, mais je comprends qu'il est nécessaire que la Chambre soit mise en possession de tous les renseignements. S'il est possible d'avoir ce rapport imprimé avant que la Chambre s'ajourne pour les vacances de Noël, je suppose qu'il n'y aura pas d'objections à discuter le bill; au cas contraire la discussion en sera remise à plus tard.

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

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

Le très honorable R. L. BORDEN (premier ministre) propose que la Chambre se forme en comité pour étudier la résolution suivante:

La Chambre décide qu'il y a lieu au sujet du bill actuellement devant la Chambre, intitulé: Loi autorisant des mesures à l'effet d'accroître les forces navales effectives de l'empire, de décréter:

(a) Que, à même le fonds du revenu consolidé du Canada, il soit loisible de verser une somme n'excédant pas trente-cinq millions de dollars dans le but d'augmenter immédiatement les forces navales effectives de l'empire;

(b) Que ladite somme soit utilisée sous la direction du Gouverneur en conseil pour les fins de la construction et l'équipement de bâtiments de guerre ou de croiseurs cuirassés, du type le plus moderne et le plus puissant;

(c) Que lesdits navires, une fois construits et équipés, seront placés par le Gouverneur en conseil à la disposition de Sa Majesté pour la défense commune de l'empire; et

(d) Que ladite somme sera versée et utilisée et lesdits navires construits et mis à la disposition de Sa Majesté en conformité des conditions et conventions consenties et conclues entre le Gouverneur en conseil et le gouvernement de Sa Majesté.

M. l'ORATEUR: Après avoir examiné le bill avec soin, j'en suis venu à la conclusion que d'après les règles de la procédure parlementaire ce bill aurait dû être précédé d'une résolution discutée en comité de toute la Chambre. Mais comme le bill, du consentement et d'après les ordres de la Chambre, a été présenté et a subi sa première lecture, il restera en suspens pour être discuté de nouveau lorsque cette résolution sera discutée, et, je suppose, référée au comité de toute la Chambre auquel le bill serait aussi renvoyé. Je suppose que la procédure actuelle sur cette résolution est la seule qui puisse être adoptée et que, tout sera mis au point, conformément aux règles de la Chambre, lorsque viendra la deuxième lecture du bill. Mais je tiens à déclarer que j'espère bien que l'on ne considérera pas cela comme un précédent sur lequel on pourrait s'appuyer pour éviter de faire précéder par une résolution tout bill d'une nature monétaire, ainsi que le veulent nos règlements et la pratique parlementaire.

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

L'Orateur suppléant prend le fauteuil.

Rapport est fait de la résolution.

M. BORDEN propose:

Que l'ordre pour la prise en considération du rapport du comité général sur la résolution qui précède ait priorité après les questions

posées par les députés, jeudi prochain, et, à partir de ce jour-là, priorité sur toute autre affaire excepté les questions jusqu'à ce que la Chambre s'ajourne pour les vacances de Noël.

M. MACDONALD: Il y a au Feuilleton un bon nombre de motions pour demande de rapports qu'il serait bon d'adopter avant le congé de Noël, mais une discussion un peu prolongée sur l'une d'elles pourrait nous en empêcher, à moins que des mesures soient prises à cet effet.

M. BORDEN: Mon honorable ami veut parler des motions demandant la production de certains documents?

M. MACDONALD: Oui.

M. BORDEN: Je verrai à ce qu'elles soient appelées.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION DU BILL DE LA COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.

Le bill (n° 22) relatif à la commission du port de Montréal, déposé par M. Hazen, est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité pour l'étudier. L'Orateur suppléant prend le fauteuil.

M. MACLEAN (Halifax): Ce bill a-t-il été approuvé par les commissaires du port de Montréal?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Ce bill a été préparé après consultation avec les commissaires du port; il leur a été soumis et ils l'ont approuvé. Le bill est très simple. Présentement la juridiction sur les eaux du port est divisée, parce que le chenal principal du Saint-Laurent passe au milieu du port, et d'après la loi ce chenal est soumis à la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries, tandis que le reste des eaux du port est sous la juridiction des commissaires du port. Ce bill a pour objet de donner aux commissaires du port de Montréal la direction de toutes les eaux comprises dans les limites de ce port.

Sur l'article 9 (saisie de vaisseaux).

M. SINCLAIR: L'honorable ministre aurait-il la complaisance de nous expliquer cet article?

M. HAZEN: Quand cette disposition a été adoptée, les commissaires du port de Montréal avaient en même temps la direction du pilotage dans les eaux de ce port. Ils ont, depuis des années, cessé d'exercer ces dernières fonctions, et n'ont plus aujourd'hui rien à faire avec les droits de pilotage, non plus qu'avec les poursuites qui s'y rattachent. Il n'est donc pas nécessaire d'insérer cette disposition dans la loi.

(Il est fait rapport du projet de loi.)

2e LECTURE DU BILL MODIFIANT LA LOI DE LA MARINE MARCHANDE DU CANADA.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose la 2e lecture du bill (n° 27) tendant à modifier la loi de la marine marchande du Canada, lequel est lu une deuxième fois, et la Chambre se forme en comité pour délibérer, sous la présidence de monsieur l'Orateur suppléant.

M. HAZEN: Ce projet de loi a été soumis il y a quelques jours à la Chambre, et les dispositions en ont été débattues avec le plus grand soin. C'est, je crois, mon honorable ami le député de Lambton-ouest (M. Pardee) qui, alors, a appelé mon attention sur l'article 582, lequel donne au ministre le pouvoir de nommer des personnes au bureau d'inspection des bateaux à vapeur. L'honorable député m'a fait observer qu'il n'y avait pas de limites au nombre des personnes que le ministre pourrait nommer. Il m'a paru que l'objection avait de l'à-propos et, quand nous arriverons à l'article 582, je proposerai une modification à cet article, de manière qu'après le mot "personnes", dans la troisième ligne, soient ajoutés les mots "au nombre de trois au plus." De cette façon, le nombre des personnes nommées par le ministre se trouvera limité. L'article alors sera ainsi rédigé:

Il y aura un bureau appelé le bureau d'inspection des bateaux à vapeur, lequel se composera des inspecteurs et de telles autres personnes, au nombre de trois au plus, que le ministre pourra nommer.

M. SINCLAIR: Combien dans le moment y a-t-il d'inspecteurs de bateaux à vapeur?

M. HAZEN: Dans tout le Canada?

M. SINCLAIR: Oui.

M. HAZEN: Il y a un inspecteur des bateaux à vapeur dans la plupart des provinces. Je crois que les Provinces maritimes en ont deux. Celui du Nouveau-Brunswick l'est en même temps pour l'île du Prince-Edouard. Il y en a un pour la Nouvelle-Ecosse. Dans les proovinces de Québec et d'Ontario, ils sont en plus grand nombre, et il y en a aussi pour les provinces de l'Ouest, et pour la Colombie-Anglaise. Ils sont dix ou douze en tout.

M. SINCLAIR: Ainsi, nous devons comprendre qu'en dehors de ces dix ou douze inspecteurs qui composent le bureau, le ministre se propose de limiter à trois le nombre des personnes qu'il adjoindra à ceux-là, de façon que le bureau se composera de quinze membres.

M. HAZEN: Les inspecteurs ont toujours beaucoup à faire dans l'exercice de leurs fonctions, et il est parfois difficile de les réunir en nombre suffisant pour former un bureau, et, si nous demandons que le ministre ait le droit d'ajouter à la composi-

tion du bureau quelques personnes qui ne soient pas des inspecteurs, c'est que, dans la pratique, nous avons eu des ennuis à ce sujet. L'été dernier, par exemple, alors que j'étais en Angleterre, M. Adams qui, pendant de longues années, avait été le président de ce bureau, demanda un congé en vue de la pension de retraite qu'il obtint ensuite. Le ministère remplaça M. Adams par un autre, qui, malheureusement, tomba malade; si bien que l'on se vit dans la situation de n'avoir plus à nommer personne qui fût dans des conditions à pouvoir l'être. On peut être bon inspecteur et n'avoir point cependant les qualités requises d'un président de ce bureau. Si nous avions eu alors dans la loi une disposition comme celle-ci, le ministre aurait pu sur-le-champ assigner au sous-ministre ou à l'ingénieur en chef la présidence du bureau; mais, avec la loi actuelle, cela ne nous était pas permis, et l'œuvre du ministère se trouve entravé faute d'une disposition de cette sorte. Le présent amendement a simplement pour objet de parer à cet inconvénient. Il n'est payé aucun traitement fixe aux personnes ainsi nommées. Dans le fait, ces fonctions devaient être assignées à quelque fonctionnaire déjà en possession d'un traitement au ministère.

M. SINCLAIR: Je ne vois aucune objection aux changements que le ministre propose de faire à la loi. Je ne trouverais à blâmer qu'une chose, à savoir que le bureau me paraît quelque peu encombré. Il y a dans chaque province un inspecteur et, comme cet inspecteur a des devoirs à remplir, la difficulté de faire rencontrer ces gens-là, ou même d'assurer aux séances du bureau le quorum nécessaire doit être très grande. Puisque n'ayant aucun remède à suggérer à une telle situation, elle me semble néanmoins donner lieu dans la pratique à de graves difficultés. Peut-être y aurait-il moyen d'organiser au sein de ce bureau un comité prêt à disposer de toutes les questions qui pourraient se présenter. Je crois savoir que M. Adams, alors qu'il exerçait les fonctions de président, constituait à lui seul à peu près tout le bureau, et il était si bien renseigné sur toutes les affaires relatives à ses devoirs qu'il n'avait même pas besoin de consulter très souvent les autres membres du bureau, et je conçois que sa retraite doive nécessiter de nouveaux arrangements. Je souhaite que le ministre songe à rendre moins nombreux la composition de ce bureau.

M. LEMIEUX: Qu'exige-t-on de ceux que l'on appelle à remplir cette charge?

M. HAZEN: Pour être inspecteur, il faut subir à Ottawa un examen qui montre que l'on est capable de remplir l'emploi.

M. LEMIEUX: J'ai entendu dire que les inspecteurs, il y a quelques années, se montraient fort accommodants dans leurs visites. On m'a dit qu'à Québec on s'était plaint de l'inspection de certains bateaux. C'est là une question très grave. Sans doute qu'à de bons hommes il faut donner de bons appointements, et il faut en même temps vous assurer que les examens seront très sévères. Il y a eu sur le fleuve tant d'accidents depuis peu que j'engagerais mon honorable ami à se montrer très soigneux dans le choix de ses inspecteurs.

M. HAZEN: Quant à cela, l'honorable député a parfaitement raison, et il a, je crois, raison de dire que les qualités requises des inspecteurs n'étaient pas autrefois aussi grandes que depuis ces années dernières. L'examen qu'ils ont à subir aujourd'hui est, me dit-on, de nature à assurer la nomination de ceux-là seulement qui sont de tous points en état d'inspecter un vaisseau et d'accorder un certificat.

M. LEMIEUX: L'inspection s'applique à la navigation sur mer de même qu'à l'intérieur.

M. HAZEN: Oui.

M. LEMIEUX: Quelle est la moyenne des appointements d'un inspecteur?

M. HAZEN: Ces appointements commencent à $1,400 environ, et ils vont jusqu'à $1,800, peut-être $2,000.

M. HEPBURN: Qui examine ces hommes sur leurs aptitudes?

M. HAZEN: Les questions sont préparées par le président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, et les réponses sont examinées par le bureau dans son ensemble. Pendant des années, ces questions étaient posées par M. Adams, celui-là dont a parlé l'honorable député de Guysborough, et c'était, je crois, une homme très entendu dans le métier.

Sur l'article 1er (les vaisseaux naufragés peuvent être enregistrés).

M. McKENZIE: J'ignore s'il y a au ministère un moyen de faire mettre régulièrement devant le ministre les preuves que requièrent les paragraphes A, B et C.

M. HAZEN: Je crois que ce moyen existe à l'heure qu'il est. Les rapports de l'agent spécial sont approuvés par le sous-ministre, et la chose est communiquée au conseil. La procédure suivie est que cet agent porte la chose à la connaissance du ministre, le ministre l'examine, le sous-ministre fait ses observations, puis le rapport du ministre proposant le changement de nom ou ce qui peut être nécessaire est envoyé au conseil. C'est là ce qui se fait presque toutes les semaines. Cela s'est fait depuis des années. Il en est aujourd'hui à cet égard comme il

en a toujours été, et les intérêts du public me paraissent par ce moyen suffisamment sauvegardés, autant que j'ai pu savoir.

M. MACLEAN (Halifax): En serait-il autrement si le ministre n'était pas là?

M. HAZEN: En l'absence du ministre, en l'absence de quelqu'un qui agisse pour lui, il n'y aurait personne pour signer le rapport envoyé au conseil, et celui-ci ne décidera absolument rien que sur le rapport du ministre responsable. Mais, comme le sait mon honorable ami, quand un ministre doit s'absenter pendant un certain temps, il prie quelqu'un de ses collègues d'agir à sa place, et ce dernier signe les rapports qui sont adressés au conseil.

M. McKENZIE: Supposons qu'il se produise un naufrage à Sydney-nord, à Saint-Jean, à Halifax ou à quelque autre port et que le patron du navire ou ceux qui en ont la garde constatent qu'ils ont à fournir au ministre des preuves qui le satisfassent. Il n'y a personne par l'entremise de qui ces preuves puissent être transmises. La loi est muette sur ce point. Il existe bien ce que je pourrais appeler une pratique propre au ministère, mais dont la public en général ne connaît rien, jusqu'à ce qu'il se mette en communication avec le département. Si cette loi ou quelque règlement de l'administration portait que le capitaine ou le propriétaire du navire peut, avec ses preuves, se présenter devant le douanier, le juge de la cour du comté, un juge de la cour suprême ou quelque autre fonctionnaire public, ce fonctionnaire, juge ou douanier les recevrait et les transmettrait, avec des observations, au ministre, sans que les intéressés aient d'abord à demander au ministère quelles preuves il faut fournir et comment les fournir. J'ai eu l'occasion d'expérimenter la loi actuelle, et toujours il a fallu nous adresser au ministère afin de savoir comment fournir ces preuves et quelles sortes de preuves seraient acceptées. C'était un moyen fort détourné d'obtenir les pièces requises.

M. HAZEN: Si je ne me trompe, voici à quoi se résume la proposition de l'honorable député: pour obvier aux difficultés que le Gouvernement adopte quelque règlement de nature générale définissant ce qui constitue, à ses yeux, une preuve satisfaisante en pareilles circonstances; et ce règlement, qu'il en confie l'application aux percepteurs des douanes ou autres fonctionnaires aux divers ports, afin que le capitaine ou le propriétaire d'un navire dans l'embarras puisse immédiatement s'adresser à eux et s'éclairer sur le genre de preuve qu'il faut fournir au département, sans qu'il ait besoin de se présenter aux bureaux de l'Etat. A mon avis, c'est là une excellente proposition; aussi bien ne manquerai-je pas d'en faire part aux fonctionnaires du département qui se sont occupés de cette affaire. Rien n'empêche d'adopter pareil règlement.

(On adopte l'article.)

Il est rendu compte de l'état de la question.

SUITE DU DEBAT SUR LES REVOCATIONS A DESCOUSE ET ARICHAT-OUEST.

La Chambre reprend la suite du débat ajourné le 9 décembre, sur proposition de M. Kyte demandant copie de toutes les propositions, correspondance, lettres et dépêches se rattachant à la révocation de certaines personnes à Descouse et Arichat-ouest.

L'hon. M. BORDEN (premier ministre): Je suis allé aux renseignements au sujet des faits portés hier même à l'attention de cette Chambre par le député de Richmond (M. Kyte). Tout en désirant que l'ajournement du débat se proroge encore, le ministre de la Justice possède certains renseignements se rattachant directement à la question et que je vais communiquer à cette Chambre. Le 8 décembre 1911, paraît-il, M. J. A. Gillies qui s'était porté candidat conservateur au comté de Richmond, proposa la nomination du capitaine André Landry au poste de garde-quai à Descouse. Le titulaire précédent, M. Léon N. Poirier fut accusé d'ingérence politique grave, à la connaissance de M. Gillies, au cours de la récente élection et de l'élection précédente.

Le 19 décembre fut adopté le décret du conseil congédiant Poirier et nommant le capitaine Landry au poste de garde-quai. Le ministre de la Marine, au cours du débat, a déjà dit à cette Chambre qu'à l'époque de cette nomination, il ignorait de concert avec les fonctionnaires de son ministère que le capitaine Landry était celui-là même au sujet duquel certaine communication avait été adressée au ministre. On avait proposé le capitaine Landry pour le poste de garde-pêche et le ministre de la Marine lui avait refusé de lui confier ce poste, par suite de la communication qu'on lui avait adressée. Le 19 décembre, il fut nommé à l'emploi peu important de garde-quai, et cela dans l'ignorance du fait qu'il était l'individu même désigné dans le document communiqué au ministre. Le 19 juin, l'agent du département de la Marine et des Pêcheries, en Nouvelle-Ecosse, informa le ministère que cet individu était en prison, et qu'il avait été condamné sur accusation criminelle. Par conséquent, quelques jours plus tard, le 26 juin, M. J. A. Gillies reçut avis que le département se proposait de révoquer le capitaine Landry

et lui demandait de proposer un successeur convenable. Le 3 juillet, M. Gillies, mandait au département que ces fonctions étaient parfaitement remplies par le capitaine L. A. Langlois, citoyen respecté, ajoutait-il. Il reçut avis que le département verrait d'un bon œil la nomination du capitaine Langlois et qu'il pouvait continuer à vaquer aux fonctions de cette charge, jusqu'à nouvel ordre. Le 19 juillet, il fut donc donné instruction d'adresser au conseil une lettre proposant la révocation du capitaine Landry et la nomination officielle du capitaine Langlois, et le 26 août fut adopté un décret du conseil révoquant le capitaine Landry et lui donnant pour successeur le capitaine Langlois. Il sauta donc aux yeux des députés qu'à aussi bref délai que possible, après que le département reçu l'information en question, il congédia le capitaine Landry et lui donna un successeur.

En réalité, depuis une certaine date en juin, le capitaine L. A. Langlois avait exercé ces fonctions, du reste assez insignifiantes, et depuis le 26 août dernier, il les a exercées avec l'autorisation officielle de l'exécutif donnée par décret du conseil. Je suis en outre allé aux renseignements touchant les circonstances se rattachant à la libération provisoire du capitaine Landry. J'ai examiné le dossier et constaté qu'il est absolument impossible que cette libération ait été inspirée par quelque mobile politique. L'honorable député qui a exprimé pareil avis ici aurait pu constater l'exactitude de ma version de l'affaire en allant lui-même au ministère examiner le dossier du commencement à la fin de ce dossier, il n'y a pas la moindre indication de l'existence de pression politique. Sa libération a été motivée par les représentations de ministres du culte et autres citoyens, y compris le propre médecin du détenu déclarant qu'il devait nécessairement subir une opération fort grave et que pour cela, il fallait le transporter à l'hôpital. La question fut réglée par le ministre de la Justice intérimaire du jour, l'honorable M. White, dans le cours ordinaire des choses et après que les fonctionnaires eussent dressé le rapport de rigueur. Il ignorait absolument à ce moment que le capitaine Landry eût été nommé à un emploi de l'Etat. La question fut réglée du premier au dernier moment, dans toutes ses étapes, absolument à l'instar de toutes ces demandes de libération provisoire, c'est-à-dire, après rapport dressé par les fonctionnaires du ministère chargés de cette mission et qui ont le devoir d'étudier, d'approfondir la question et de faire rapport, sur les représentations présentées dans ce but. Quant au dépôt des documents, le ministre de la Justice (M. Doherty) traitera aujourd'hui même cette question devant la Chambre. J'ajoute que tout député, soit de la droite soit de la gauche, peut aller au ministère de la Justice examiner ce dossier et se convaincre de la parfaite exactitude de mes affirmations.

Le député de Richmond, ainsi que le chef de l'opposition ou tout autre député de la gauche ou de la droite, sont parfaitement libres de le faire. En attendant plus ample délibération, j'ai cru utile et convenable de déposer ces documents sur le bureau, afin de ne pas laisser s'accréditer au pays la rumeur que des considérations d'ordre politique ont influé sur la libération de cet individu.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice) : Monsieur l'Orateur, je dois observer que, relativement à cette partie de la motion demandant le dépôt de toute la correspondance, lettres, documents, y compris le rapport du ministre de la Justice et l'ordre de libération de cet individu, il n'y a chez nous ni raison ni désir de rien soustraire à la connaissance de cette Chambre ou du public, pourvu qu'il convienne d'obtempérer à pareille demande. Mais je ne crois pas me tromper en disant que, de temps immémorial, il a été de tradition ici de ne pas faire le dépôt de pareils documents et un moment de réflexion suffira pour convaincre les députés qu'en mainte circonstance de graves objections militeraient contre le dépôt et la publication de pareils documents. La libération provisoire fait partie de l'exercice de la prérogative du pardon, attribut de la couronne. D'après la teneur de la loi, c'est le ministre de la Justice, et non pas l'exécutif, ni le conseil des ministres, dans son ensemble, qui devient le conseiller du Gouverneur général touchant l'exercice des pouvoirs que ce texte lui confère. La responsabilité de cette affaire retombe donc entièrement sur les épaules du ministre de la Justice.

Si je fais cette observation, ce n'est pas que je veuille m'en autoriser et y trouver un argument militant contre le dépôt de ce dossier; non, mais ceux qui sont au courant de ces demandes de libération le savent et le comprennent, dans nombre de cas on écrit des lettres ou on soumet des requêtes de nature fort confidentielle et leurs auteurs, sans s'inspirer de motifs inavouables, regretteraient peut-être vivement de les voir livrer en pâture au public, sans qu'il résulte aucun bien de pareille publicité. Avant de dire si, oui ou non, ce dossier sera déposé sur le bureau, je désire donc discuter encore plus à fond la question; car en acquiesçant à cette demande et en faisant le dépôt de ces documents, je créerais, paraît-il, un précédent en pareille matière.

M. MACDONALD: Quelle est la tradition en vogue au ministère de la Justice au sujet d'un ordre de la Chambre relatif au dépôt de dossiers en pareilles circonstances?

M. DOHERTY: La tradition suivie au ministère, de temps immémorial, m'informe-t-on, a été de traiter ces dossiers comme étant de nature confidentielle; et sauf erreur et quitte à confirmer mon affirmation par une soigneuse vérification, je ne sache pas qu'il existe d'ordre de la Chambre relatif au dépôt de pareils dossiers. Sans doute le bon sens et la forme judiciaire de cette Chambre l'ont engagé, par le passé, à conclure qu'il n'est pas utile de livrer pareils documents en pâture à la curiosité publique. Ici l'observation que je formulais il y a un instant est bien de mise; c'est que le règlement de ces questions est une des prérogatives de la couronne, et après un moment de réflexion, les honorables députés comprendront que ce n'est pas devant un tribunal comme la Chambre des communes qu'il convient d'évoquer ces questions et qu'elles n'a pas mission de se prononcer en pareille matière.

On a donné à entendre qu'on s'était inspiré de motifs d'ordre politique dans le règlement de cette question et il n'y aurait sans doute rien de dérogatoire à l'honneur de cette Chambre que d'affirmer qu'il y aurait peut-être plus de danger de voir ces considérations politiques influer sur les esprits des députés, plutôt que sur celui du ministre de la Justice si compatissant que puisse être ce dernier, qualité que le député de Richmond a bien voulu m'attribuer. Au demeurant, s'il y a eu exercice de compassion ce n'est pas à moi qu'en revient le mérite car, en réalité, j'étais à cette époque à 3,000 filles de distance du pays.

Je ne dis pas cela dans l'idée de répudier en quoi que ce soit ma responsabilité; je suis aussi prêt à être responsable de l'impartialité absolue du ministre des Finances et de l'impossibilité absolue où il était de se laisser influencer dans une questions de ce genre par des considérations politiques, que je suis prêt à être responsable de ma propre conduite. Je désire ajouter que je suis vraiment très surpris que deux membres de la Chambre, sans avoir pris la peine de demander des renseignements, et avant d'avoir les documents aient cru convenable d'insinuer qu'en ma qualité de ministre de la Justice j'aurais été capable de me laisser influencer par des considérations politiques en examinant des demandes de grâce. C'est insinuer que j'ai commis un crime qui est, je le crois franchement, aussi grave qu'il est possible d'en commettre. Je serais bien peiné si je croyais qu'un homme qui occupe la position de ministre de la Justice serait capable de profiter de cette haute situation pour se laisser influencer par des considérations politiques dans l'accomplissement d'un devoir aussi solennel. Je ne crains pas de dire ques les deux honorables députés qui ont fait cette insinuation ne peuvent y ajouter foi eux-mêmes. Je serais vraiment affligé de croire qu'après sérieuse réflexion un de membres de la Chambre pourrait, sans la preuve la plus concluante, imputer une action aussi abominable et aussi méprisable à un représentant quelconque d'un groupe d'électeurs du pays. Je ne connais rien que je serais plus affligé d'imputer à un élu du peuple qu'une telle conduite. Comme l'a dit le premier ministre ces deux honorables députés, qui sont membres de la profession à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir, sont parfaitement libres de venir au ministère pour y consulter les dossiers et il auront la preuve nécessaire pour dire si tous les deux ou l'un d'eux sont autorisés à répandre en tous lieux l'insinuation que le ministre de la Justice a abusé de sa position pour accorder ou refuser une demande de grâce en s'appuyant sur des considérations politiques.

Personnellement je veux considérer cette insinuation avec le mépris le plus absolu. Je crois vraiment qu'aucun homme, pour qui j'ai du respect, ne pourrait croire que j'ai fait une telle chose. Quant à ceux qui pourraient être prêts, sans aucune preuve, à avoir un tel soupçon et à le dire en public—à moins qu'ils ne le fassent dans un moment d'irréflexion—je puis dire que j'accepte avec la plus grande indifférence l'opinion qu'ils peuvent avoir de moi.

Si ces messieurs examinent les dossiers, ils verront qu'ils ne contiennent pas trace d'influence politique. La requête demandant le pardon a été faite d'abord par un prêtre d'une croyance religieuse et elle a été appuyée par un prêtre d'une autre croyance; elle est accompagnée d'une lettre d'un avocat dont j'ignore absolument les opinions politiques; il y a de plus une pétition du malheureux lui-même et il y a un certificat de médecin affirmant que cet homme serait extrait de la prison pour être dirigé sur un hopital où une sérieuse opération pourrait lui être faite. Toute la procédure a passé par la filière ordinaire et l'honorable ministre faisant alors fonctions de ministre de la Justice a signé l'avis à Son Altesse Royale sur le rapport d'un employé du département qui a servi non seulement sous ce Gouvernement, mais sous des gouvernements précédents et qui a eu je crois la confiance de ministres successifs de la Justice.

M. MACLEAN (Halifax): Est-ce M. Archibald?

M. DOHERTY: C'est M. P. M. Côté qui est chargé de ce service particulier et qui,

autant que j'ai pu m'en rendre compte, depuis que je suis ministre de la Justice, a rempli ses fonctions d'une manière très remarquable et, j'en suis convaincu, avec une parfaite impartialité. Je suis persuadé que si mes prédécesseurs étaient ici, ils donneraient à M. Côté le même témoignage que je lui accorde à présent.

Je me rendrai compte s'il est convenable que je dépose ces documents. Si j'en juge ainsi, pour ce cas particulier, bien que je puisse ajouter qu'à première vue ce serait un précédent peu souhaitable, je serai personnellement très heureux de les déposer. Je propose l'ajournement du débat en vue de faire plus tard une déclaration définitive.

M. MACDONALD: Le ministre de la Justice a fait preuve d'une démonstration de sentiments extraordinaire à ce sujet. Il est parfaitement connu que l'honorable ministre n'était pas au Canada au moment où l'exercice de ce pouvoir, qui est une prérogative de la couronne, a été accompli et en vainqueur le ministre de la Justice n'avait pas besoin d'être aussi sensible ou de se plaindre si amèrement des opinions qui avaient été exprimées et qui ne pouvaient en aucun cas se rapporter à lui.

Je ne suis pas de l'avis de mon honorable ami quand il affirme que le Parlement n'a pas le droit d'adopter une motion de ce genre. Des honorables députés qui font partie du Parlement depuis longtemps se souviendront du cas de Shortis qui a été discuté ici en 1896. L'honorable M. Dickey, qui était alors ministre de la Justice, décidait à ce propos, comme les Débats que j'ai sous les yeux le prouveront qu'il n'y avait aucun doute sur le droit constitutionnel qu'a la Chambre, de réclamer des documents sur une cause quelconque dans laquelle la prérogative de la couronne a été exercée à propos d'un pardon accordé. Mais il continue et dit—ce qui sera admis par tout honorable député qui a la pratique du droit constitutionnel—en citant Macaulay et Peel, que la Chambre, dans toute enquête qu'elle pourrait ordonner sur des faits au sujet desquels le ministre de la Justice a avisé la couronne, doit exercer la plus grande prudence. Les documents relatifs à l'affaire Shortis ont été déposés et les faits ont été discutés avant l'accomplissement de cette formalité. Et les honorables députés qui siégeaient ici à l'époque se souviendront de l'attention que le pays apporta à cette affaire.

Je ne discuterai pas les faits de la cause. Je n'étais pas ici quand mon honorable ami de Richmond (M. Kyte) a soulevé la question. Je ne prends la parole que pour exprimer mon dissentiment d'avec la théorie que la Chambre n'a pas le droit constitutionnel de demander les documents dans un cas de ce genre. Pendant que j'y suis laissez-moi signaler un synchronisme, pour me servir d'un mot dont s'est servi le ministre des Finances (M. White) au commencement de la session. La grâce du capitaine André Landry a formé un synchronisme étonnant avec sa nomination à un emploi public.

M. BORDEN: Mon honorable ami fait erreur. La nomination a eu lieu le 11 décembre et la grâce a été accordée le 12 août.

M. KYTE: Puis-je me permettre de dire que le capitaine Landry a été nommé le 11 juin pour s'occuper des bouées dans le port de Descouse et le synchronisme apparaît avec son élargissement.

M. MACDONALD: Je voudrais qu'il me soit permis de terminer. J'ai voulu parler de la question constitutionnelle, mais j'ai tenu à faire remarquer que le ministre des Finances pourrait trouver dans ce cas un autre "synchronisme" à ajouter à celui qu'il a découvert au début de la session.

M. HAZEN: L'honorable député de Richmond a parlé de la question de l'entretien des bouées. Je désire établir les faits à ce propos. Ils sont contenus dans une note du sous-ministre de la Marine et des Pêcheries:

MEMORANDUM RELATIF AU CONTRAT DES BOUEES A DESCOUSE (C.-B.).

Les faits relatifs à ce contrat sont en substance tels qu'il suit: Le 28 mai 1912, M. J. A. Gillies a averti le département que le contrat du capitaine Frédéric Poirier pour la surveillance des bouées dans ce voisinage expirait le 15 juin. Il recommanda à ce propos que le travail fût confié au capitaine André Landry, de Descouse, à l'expiration du contrat. Sans prendre en considération qu'il s'agissait du même capitaine Landry contre qui des accusations avaient été portées, le sous-ministre du département a recommandé que le contrat fût accordé au même prix que recevait l'ancien titulaire.

Le 7 juin, l'agent du département à Halifax a reçu l'ordre de notifier le capitaine Landry que la surveillance des bouées lui serait confiée le 15 juin. Le 11 juin un télégramme fut reçu de M. Gillies, demandant qu'on suspende le contrat jusqu'à ce qu'il eût donné de nouveaux renseignements dans un délai de quelques jours. L'agent du département fut avisé le même jour de suspendre toute action. Le 12 juin un télégramme fut reçu de l'agent disant que les instructions précédentes avaient été exécutées et demandant si elles devaient être contremandées. Il reçut immédiatement l'ordre de le faire.

Le 15 juin, M. Gillies écrivit pour recommander que la surveillance des bouées fût confiée au capitaine Charles Fougère, de Descouse. Le 20 juin, l'agent du département à Halifax a été notifié de confier le travail au capitaine Fougère. Un contrat formel a été passé entre le département et le capitaine Fougère pour l'accomplissement du service pendant une durée de trois ans à partir du 2 juillet dernier.

Les honorables députés constateront que la recommandation en faveur du capitaine Landry a été faite le 28 mai et le sous-mi-

nistre dit que, sans prendre en considération que c'était le même capitaine Landry contre qui des accusations avaient été portées, il avait recommandé que l'entreprise lui fût accordée au même prix que l'ancien titulaire. Cette recommandation a été faite avant qu'il ne fût trouvé coupable ou avant que le département eût su qu'il était accusé de crime; avant qu'on ne se fût aperçu que c'était le même individu à la nomination duquel le prêtre de la paroisse s'était opposé dans une communication adressée au département. A l'instant où le département a eu connaissance que c'était le même homme contre qui le prêtre de la paroisse avait fait une protestation, il annula le contrat avec lui et nomma un autre homme à sa place.

M. KYTE: Je désire dire quelques mots, particulièrement en réponse aux paroles du ministre de la Justice (M. Doherty). Mais d'abord je répondrai à l'observation faite par le très honorable leader du Gouvernement, à savoir que les dossiers du département étaient à ma disposition pour les examiner. Je suis obligé d'avouer que j'ai suivi la voie ordinaire dans cette affaire. Depuis que nous avons un parlement, la pratique a été pour les membres de faire une motion en vue d'obtenir les documents qui sont dans les archives publiques. Je doute que le moyen suggéré par mon très honorable ami soit le plus sage car je me souviens qu'un membre de cette Chambre est allé dans un des ministères pour examiner un dossier public. Il a pu examiner le dossier et a pris quelques notes qui lui permettaient d'avoir une connaissance exacte du contenu du document au cas où il aurait occasion de s'en servir. Mais quelques jours après il reçut du département un avis l'informant que le renseignement devait être considéré comme confidentiel et ne pouvait pas être utilisé publiquement.

Si je m'étais adressé au département pour avoir des renseignements, je me serais probablement trouvé dans le même embarras. Je n'ai aucun doute que le ministre de la Justice est bien disposé, et ne voudrait rien faire de répréhensible, mais tout le mal provient de ce que le Gouvernement actuel a pris pour règle, lorsqu'il s'agit de faire une nomination, d'accepter les recommandations non seulement des membres de cette Chambre mais aussi des candidats défaits qui n'ont pas de responsabilité et qui ne sont pas ici pour rendre compte de leur conduite.

L'an dernier, je faisais observer à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries qu'il avait grandement tort d'accepter les recommandations des condidats défaits, pour nommer les remplaçants des fonctionnaires destitués. Le grand inconvénient que présente cette manière d'agir c'est que, tandis qu'un député est ici pour défendre sa conduite et le bien fondé de sa

recommandation, le candidat défait n'a aucune responsabilité et est plutôt porté à se laisser guider par un sentiment de vengeance envers ceux qui l'ont combattu; il n'est pas guidé, au même degré que le candidat élu, par des motifs d'intérêt public. M. J. A. Gillies, le candidat défait dans Richmond, est surtout responsable de l'étrange état de choses que révèle la lecture de ces documents. Mais cela ne diminue en rien la responsabilité du ministre de la Marine et des Pêcheries. Le ministre dit que s'il avait su qu'André Landry, recommandé par M. Gillies comme gardien du quai et des bouées à Descouse, était le même André Landry qui a été accusé de faux, il ne l'aurait pas nommé. Son tort a été d'accepter les recommandations de M. Gillies qui n'est pas ici et auquel on ne peut pas demander compte de sa conduite.

L'honorable premier ministre cherche à diminuer l'importance de cette affaire en disant que le salaire d'un gardien de quai est insignifiant et que, partant, la chose est sans conséquence,. Mais, au dire du ministre de la Marine, le salaire de Landry, comme gardien des bouées, est loin d'être une simple bagatelle; le ministre n'a pas mentionné de chiffre, mais je crois que ce salaire est d'environ $200 par année.

L'honorable premier ministre a dit, et l'honorable ministre de la Justice a répété que Landry avait eu à subir une grave opération chirurgicale. Cela est une raison de plus pour que le ministre de la Justice nous communique les documents sur lesquels il s'est basé pour rendre sa décision. M. Landry n'est pas pour moi un inconnu. C'est un électeur du comté de Richmond et je visite assez fréquemment la localité qu'il habite. Je sais personnellement qu'il n'a pas eu de maladie grave depuis un an et qu'immédiatement après son élargissement, il s'est rendu à Sydney où il a trouvé de l'emploi dans les aciéries.

Je me suis borné à relater les faits tels que j'ai pu les retracer à l'aide des documents officiels et je n'impute aucun motif inavouable au ministre de la Justice dans cette affaire. J'ai été informé hier qu'il n'avait pas la direction du département de la Justice lorsque l'élargissement de Landry a été ordonné et que la chose s'est faite pendant son absence en Angleterre. Cela ne change rien à l'affaire et le ministre de la Justice ainsi que l'honorable premier ministre n'ont apporté aucune raison pour faire supposer que j'ai outrepassé mes droits dans cette affaire.

J'ai cité des pièces officielles, venant du département de la Justice et j'ai relaté succintement les faits. Ces faits n'ont pas été niés et font voir que j'étais parfaitement dans mon droit en les portant à la connaissance de la Chambre.

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

Reprise de la séance.

M. KYTE: Je ferai observer à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries que le cas que j'ai cité avant la suspension de la séance n'est pas le seul dans lequel les recommandations de M. Gillies ont dû être mises de côté, depuis six ou huit mois. Je me rappelle le cas du surintendant de l'établissement pour la reproduction du homard à Arichat. Ce fonctionnaire fut destitué à la demande de M. Gillies et remplacé par le capitaine Terria. J'ai interpellé le ministre pour savoir dans quelles circonstances ce capitaine avait été nommé, quelles étaient ses aptitudes et son âge. J'ai été informé qu'il était âgé de 71 ans. L'hiver dernier j'ai demandé le dépôt de certains documents et j'ai appris que le ministre de la Marine, ayant été informé par d'autres que M. Gillies, que cet homme était âgé de 71 ans, fit savoir à M. Gillies qu'il ne ferait pas la nomination et lui demanda le nom d'un autre aspirant. Le ministre reprocha à M. Gillies de lui avoir fourni le nom d'un homme aussi âgé et qui ne connaissait rien des fonctions qui lui étaient assignées comme surintendant d'un établissement pour la reproduction du homard.

Il y a aussi le cas d'un gardien de phare dans le comté de Richmond, qui a été destitué au mois d'avril, à la demande de M. Gillies, sous prétexte qu'il prenait une part trop active aux élections. J'ai été plus que surpris de cette accusation car, comme tous ceux qui connaissent ce gardien de phare, je le savais incapable d'avoir pris une part active aux élections. Il ne s'occupe pas du tout de politique et ne porte pas assez d'intérêt aux questions publiques pour aller déposer son bulletin.

J'ai demandé une enquête et le ministre m'a fait savoir que si ce gardien de phare déclarait, sous serment, n'avoir pas commis les offenses qu'on lui reprochait, une enquête serait accordée. Le gardien en question donna un affidavit et l'enquête eut lieu au mois de septembre, devant M. Duchemin. On ne trouva pas l'ombre d'une preuve pour établir la culpabilité de l'accusé. Je n'ai aucun doute que le ministre de la Marine réparera le tort causé à cet employé et profitera de la première occasion pour le réinstaller. J'avertis le ministre de la Marine et les autres membres du Gouvernement que M. Gillies n'a pas encore terminé la tâche qu'il s'est imposée de faire destituer les fonctionnaires publics, dans le comté de Richmond. Bien qu'il ait déjà 50 ou 60 destitutions à son crédit, il reste encore, dans les parties éloignées du comté, quelques directeurs de bureaux de postes, quelques douaniers, dont il s'occupera en temps et lieu. Avant d'accepter les dénonciations de M. Gillies contre des fonctionnaires publics et ses recommandations en faveur de leurs remplaçants, les ministres feraient bien de prendre toutes les précautions nécessaires.

Il y a environ quatre-vingts candidats conservateurs défaits dans le pays, sans compter M. Gillies, et il est fort possible que le ministre ait été trompé par les recommandations de ces candidats, comme il l'a été par celles de M. Gillies. J'espère que la publicité donnée à cette affaire aura pour résultat de rendre le ministre plus prudent, lorsqu'il s'agira de démettre un employé sur la dénonciation du candidat défait.

M. BLAIN: Le gouvernement que mon honorable ami a appuyé si longtemps ne suivait-il pas la même règle et n'acceptait-il pas les recommandations des candidats défaits? Cette règle n'est-elle pas en vigueur dans la politique canadienne depuis de nombreuses annés?

M. KYTE: L'ancien gouvernement n'a jamais fait de destitution à la demande des candidats défaits. Il se bornait à accepter leurs recommandations quand une vacance existait et qu'il y avait une nomination à faire.

M. RHODES: Il y a deux ou trois jours, j'ai cité un cas dans lequel l'honorable député de Pictou, qui était alors un candidat défait, a fait destituer deux employés, par le département des Chemins de fer, sur une simple lettre de sa part.

M. KYTE: Je parle de ce qui s'est passé dans le comté de Richmond, pendant les quinze années que le parti libéral a été au pouvoir. Je n'ai pas la prétention de savoir tout ce qui a eu lieu dans les autres comtés du Canada. Je n'ai aucun doute d'ailleurs que l'honorable député de Pictou saura justifier toutes les démissions qu'il a pu faire faire, pendant que le parti libéral était au pouvoir.

M. RHODES: Il ne s'agit pas de savoir si ces destitutions étaient méritées; il s'agit d'un fait.

M. KYTE: Une autre raison que j'ai eue pour demander le dépôt de ces documents et pour provoquer un débat sur cette question, c'est que, immédiatement après la condamnation de Landry à douze mois de prison, ses amis déclaraient qu'il ne serait pas enfermé longtemps, qu'ils s'adresseraient à leurs amis d'Ottawa et obtiendraient sûrement son élargissement. Je n'entends tenir aucun ministre responsable des déclarations des amis de Landry, dans le comté de Richmond, mais la coïncidence n'en est pas moins frappante, puisque les amis de Landry se vantaient de le faire libérer et qu'il a, en effet, été remis en liberté. L'honorable premier ministre et le ministre de la Marine ont donné deux raisons pour faire excuser l'élargissement de Landry et sa nomination à ces deux em-

plois. La première excuse, c'est que ces emplois sont de peu d'importance et que le salaire qui y est attaché est très minime. J'espère que mes deux honorables amis n'entendent pas conformer leur conduite à l'avenir à la règle qu'ils ont posée dans cette circonstance. Le principe que nous invoquons aujourd'hui et pour lequel les honorables membres de la droite ont souvent combattu, c'est qu'un homme ne doit pas être nommé à un emploi public, tout insignifiant soit-il, s'il ne possède pas les aptitudes requises, ou s'il ne jouit pas d'une réputation sans tache.

Lorsque la Chambre a suspendu sa séance, monsieur l'Orateur, je disais qu'une des fonctions assignées au capitaine Landry n'était pas l'une des moins importantes de l'administration et que les appointements qu'elle rapportait atteignaient un chiffre respectable. L'entreprise de la mise en place des bouées dans le port de Descouse et dans le goulot Lennox rapportait environ $200 par année. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries dit que c'est le 15 mai 1912 que son ministère décida de mettre fin à la convention conclue avec le capitaine Frédéric Poirier et de faire terminer les travaux par le capitaine Landry au même prix. Je me permettrai de faire respectueusement observer à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries que jamais auparavant on n'en a agi ainsi à son ministère. Chaque fois qu'une convention relative à la pose des bouées dans les Provinces maritimes expirait, on invitait la concurrence et l'on accordait l'entreprise au plus bas soumissionnaire. Je ne connais pas de cas où, le travail terminé, on a accordé l'entreprise à une autre personne au même prix sans avoir invité au préalable la concurrence. Quoi qu'il en soit, le capitaine André Landry fut nommé à cette fonction quelque peu lucrative, alors qu'il devait comparaître devant la cour supérieure pour répondre à une accusation de faux.

L'autre raison invoquée par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries consiste à dire qu'il ignorait qu'il s'agît du même André Landry que M. Gillies avait recommandé pour remplir la fonction d'inspecteur des pêcheries et dont il avait été ensuite question comme gardien de quai et enfin, comme préposé à l'installation des bouées. Je ferai allusion en passant à la recommandation que M. Gillies a faite à ce propos:

L'exécutif recommande la nomination du capitaine André Landry, de Descouse, à cet emploi et j'appuie cette recommandation.

La fonction dont on parle ici était celle d'inspecteur des pêcheries. Celle dont il était question dans l'autre recommandation adressée au ministère était celle de gardien de quai qu'on voulait faire accorder au capitaine Landry. Le 23 décembre l'assistant ministre de la Marine et des Pêcheries donna avis à Léon N. Poirier que l'Etat n'avait plus besoin de ses services en qualité de gardien de ces quais et que le capitaine Landry était nommé pour le remplacer. Il ne saurait y avoir d'erreur à ce propos.

Le capitaine André Landry mentionné par M. Gillies dans sa première recommandation du 8 décembre pour l'emploi d'inspecteur des Pêcheries, était bien le même capitaine André Landry dont le révérend W. A. Boucher parlait dans sa lettre du 12 décembre. Il existait, en outre, une lettre portant la date du 11 juin 1912 et adressée par P. C. Johnston, surintendant des lumières à M. Frédéric Poirier. On y lit ce qui suit:

Il a été décidé de charger le capitaine André Landry, de Descouse, de l'entretien des bouées, ouvrage dont vous aviez l'entreprise...

Voilà des faits dont l'évidence saute aux yeux. Si l'on n'avait donné que les initiales du nom de cet individu, ou si l'on pouvait relever la moindre erreur dans la désignation que l'on fait de son état, on pourrait peut-être trouver une excuse en faveur des fonctionnaires du ministère en allèguant qu'il ne pouvait s'imaginer que le capitaine André Landry dont il était question était précisément le même capitaine André Landry qui au mois de juin avait été condamné pour la faute qu'on a décrite. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a laissé entendre que cela constituait, sinon une défense, du moins une excuse de l'attitude prise par le Gouvernement dans le cas d'André Landry lorsqu'il l'a fait sortir de prison. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a cité le cas de Bruce McDougall que l'ancienne administration avait remis en liberté. Avec tout le respect possible je dirai que si l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries croit que je l'ai assuré d'avoir obéi à des considérations d'une nature politique en faisant remettre André Landry en liberté, on peut rétorquer à cela qu'il a porté, mais d'une façon plus vague, une accusation semblable contre l'ancien ministre de la Justice à propos de la mise en liberté de M. McDougall. Je comprends qu'on a remis Landry en liberté sur parole, non en vertu de la prérogative dont jouit Son Altesse Royale le Gouverneur général de pardonner. Quand l'honorable ministre de la Justice a lu la liste des documents qui l'ont engagé à remettre Landry en liberté, je ne l'ai pas entendu mentionner qu'il avait reçu le rapport du juge qui avait entendu la cause.

M. DOHERTY: Le juge a certainement adressé son rapport.

M. KYTE: Le seul autre point que je veux discuter se rapporte à l'opportunité

de déposer sur le bureau tous les documents qui se rattachent à cette affaire. Je crois que tous les cas débattus en cette enceinte à propos des dépôts de documents se rapportaient à des offenses d'une nature capitale, ou, quoiqu'il en soit, se rattachaient à des pièces établissant qu'on pourrait demander au pouvoir royal d'exercer sa prérogative de pardonner. Ce n'est pas d'après ce principe qu'on a remis André Landry en liberté. Il a été relâché conformément au statut adopté il y a quelques années et qu'on désigne sous le nom de statut relatif à la mise en liberté conditionnelle des détenus. D'après ce statut, le ministre de la Justice a le pouvoir de mettre en liberté les prisonniers, ce qui diffère entièrement de la loi relative à la prérogative de pardonner complètement. Je crois donc que tous les précédents établissent le droit que j'ai de demander le dépôt des documents qui se rattachent à cette affaire.

M. DOHERTY: Dois-je comprendre que mon honorable ami estime que le statut autorise le ministre de la Justice de mettre les prisonniers en liberté? Le statut stipule que le ministre de la Justice peut recommander à Son Altesse Royale de mettre en liberté tel ou tel détenu.

M. KYTE: Le ministre prépare un rapport qui motive cette faveur de la part du représentant du Souverain envers un détenu. Je ne me propose pas de discuter cet aperçu de la question à l'heure qu'il est, puisque l'honorable ministre de la Justice a laissé entendre qu'il étudiera les documents qui concernent cette affaire ainsi que tous les autres précédents que j'ai cités, et qu'il donnera sa décision plus tard. Je regretterais grandement qu'on interprêtât en mauvaise part ce que j'ai dit à l'endroit de l'honorable ministre de la Justice. Ce n'était pas mon intention d'aller aussi loin, puisque, ainsi que je le disais avant la suspension de la séance, je savais que l'honorable ministre se trouvait absent du pays à ce temps-là. J'ose dire qu'en lisant le rapport de la discusion qui s'est développée hier, les documents dont j'ai fait connaître le contenu à la Chambre, l'honorable ministre devra en arriver à la conclusion que je me suis bien gardé de ne présenter qu'un exposé impartial des faits dont font mention les documents déposés l'année dernière et ceux qu'on retrouve dans les archives de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Je ne me propose pas de discuter cette question ici même, mais je tiens, avant tout, à fournir une explication que mon honorable ami acceptera, j'en ai le ferme espoir. Je remplissais temporairement la fonction de ministre de la Justice quand on accorda à Landry sa liberté conditionnelle. Je n'avais jamais entendu prononcer le nom de cet homme même le jour où cette requête me fut soumise suivant la routine observée au ministère de la Justice; ce n'est qu'hier que je l'ai appris de la bouche de mon honorable ami. Personne ne m'a parlé de Landry, soit avant, soit après qu'on lui eût accordé sa liberté conditionnelle. Mon honorable ami et les autres membres de la Chambre connaissent la procédure suivie au ministère de la Justice. Le rapport du géolier, la sentence du juge ainsi que tout rapport qu'il peut faire, le rapport du médecin quant à l'état de la santé du prisonnier, celui qui a trait à la conduite de ce dernier durant son incarcération, cela est pesé et considéré. Je puis dire, à seule fin de renseigner les honorables députés que des requêtes affluent par centaines au ministère de la Justice demandant la mise en liberté conditionnelle de milliers de détenus. On n'étudie favorablement qu'un très petit nombre de ces requêtes et le rapport est préparé par les fonctionnaires les plus capables du ministère et qui comptent plusieurs années de service. Celui qui a dû s'occuper du cas dont il est question fut M. Côté qui a à son actif plusieurs années de service; je crois que c'est lui qui prépare le rapport de tous les cas d'importance capitale qui sont soumis au ministère.

Je me suis formé une très haute opinion de son impartialité et de son jugement en ces affaires. Ce cas particulier a été étudié en la façon ordinaire et sans que je connusse moi-même que le Landry en question était le même Landry dont a parlé mon honorable ami de Richmond. Je n'ai pas écrit à M. Gillies; en vérité, son nom m'était inconnu complètement alors. On s'est occupé de ce cas d'une façon impartiale ainsi qu'on le fait généralement dans des circonstances semblables. A mon sens, mon honorable ami n'a rien dit d'inconvenant en parlant de cette importante question de l'administration de la justice, surtout en ce qui a trait à la prérogative de faire grâce dont l'exercice relève de la couronne avisée par le ministre. Mais je tenais, en justice pour mon honorable collègue (M. Doherty) et pour moi-même, à fournir cette explication et à établir les faits tels qu'ils existent au sujet de la mise en liberté conditionnelle de la personne dont on a parlé.

(La motion est adoptée et le débat ajourné.)

2e LECTURE.

Le projet de loi (bill n° 14) concernant la "New Orleans and Grand Isle Traction, Light and Power Company, Limited", et ayant pour objet d'en changer le nom en celui de "New Orleans and Grand Isle Railway, Light and Power Company, Limited", déposé par M. Macdonald, est lu une deuxième fois.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

NOMINATION DE M. PANNETON, C.R.

M. LEMIEUX demande:

Est-il vrai que M. Panneton, C.R., de Sherbrooke, a été nommé juge à Montréal?

M. DOHERTY: Oui.

RACCORDEMENT DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE AVEC MONTREAL.

M. WILSON (Laval) demande:

1. Est-ce l'intention du Gouvrenement de relier la ville de Montréal au Grand-Tronc-Pacifique, par un embranchement de cette ligne?

2. A-t-on déjà exécuté des travaux dans ce but, et, dans l'affirmative, où en sont-ils rendus?

3. A-t-on établi le tracé définitif de la ligne? Dans l'affirmative, quelle partie du pays cette ligne traverse-t-elle?

M. COCHRANE: Le Gouvernement s'occupe de la question.

DESTITUTIONS.

M. BOULAY demande :

1. Combien d'employés de la partie de l'Intercolonial comprise entre Lévis et Campbellton ont été destitués du 23 juin 1896 au 1er janvier 1901?

2. Quels sont leurs noms, leur emploi, leur âge et les motifs de leur destitution?

3. A la demande de qui chacune des destitutions a-t-elle été faite?

M. COCHRANE:

1. 150.

2 et 3. Voir le relevé que l'on a transmis au greffier de la Chambre.

M. GAUVREAU demande:

1. M. J. H. Pelletier a-t-il été démis de son emploi de mécanicien de l'Intercolonial à la Rivière-du-Loup? Dans l'affirmative, pour quelle raison?

2. Y a-t-il eu enquête, et quel était le dénonciateur?

3. Quel était le commissaire enquêteur, et que lui a-t-on payé jusqu'à présent?

4. A-t-on fait parvenir au ministre des Chemins de fer quelque plainte ou dénonciation relativement à la destitution de M. J. H. Pelletier?

M. COCHRANE:

1. Oui; pour avoir poussé à l'excès l'esprit de parti.

2. Oui, il y a eu enquête; il n'y avait pas de dénonciateur. C'est le docteur Luc Lebel qui a porté plainte.

3. Emile Gelly. On lui a payé $101.80.

4. Oui.

LE SURINTENDANT DU CANAL WELLAND.

M. KYTE demande:

1. Quel était, en octobre 1911, l'ingénieur dirigeant ou surintendant du canal Welland?

2. Quelle position occupe-t-il au ministère des Chemins de fer depuis cette date-là, et quels sont ses appointements?

3. A-t-il touché le plein chiffre de ses appointements d'octobre 1911 et de juin et juillet 1912?

M. COCHRANE:

1. J. L. Weller.

2. Il a occupé la charge de surintendant du canal Welland jusqu'à la date du 31 décembre 1911, aux appointements de $3,850 par année, et depuis, il occupe celle d'ingénieur dirigeant les levés, dessins et ouvrages de construction du nouveau canal Welland. Ses appointements sont de $7,500 par année.

3. Oui.

CONSTRUCTION DU CANAL WELLAND.

M. GERMAN demande:

Quand le Gouvernement compte-t-il publier l'annonce d'un appel de soumissions pour la construction du nouveau canal Welland?

M. COCHRANE: On est à préparer les plans et devis, mais ils ne sont pas encore assez avancés pour que l'on fasse un appel de soumissions.

STATION DE L'INTERCOLONIAL A SAINT-EDOUARD.

M. MARCILE demande:

Le ministère des Chemins de fer se propose-t-il de faire construire une station à Saint-Edouard, comté de Bagot? Dans l'affirmative, fera-t-il soumissionner l'entreprise?

M. COCHRANE: Il n'a pas été décidé de construire une station à Saint-Edouard.

PASSAGE SOUS LA VOIE DE L'INTERCOLONIAL A NEW-GLASGOW.

M. MACDONALD demande:

Le ministère des Chemins de fer se propose-t-il de construire un passage souterrain, rue Forbes, à New-Glasgow, sous la voie de l'Intercolonial?

M. COCHRANE: La question est à l'étude au ministère.

NOUVELLE STATION DE L'INTERCOLONIAL A TRENTON.

M. MACDONALD demande:

1. A-t-on reçu des pétitions ou requêtes demandant la construction d'une gare nouvelle à Trenton, sur le parcours de l'Intercolonial, ou la mise en meilleur état de la gare actuelle?

2. Le Gouvernement se propose-t-il de faire ériger une gare nouvelle en cet endroit?

M. COCHRANE:

1. Nous avons reçu deux lettres.

2. On ne s'est pas encore occupé de la question.

LE SURINTENDANT PAPINEAU.

L'ordre du jour appelle la mise à l'étude d'une motion tendant au dépôt des documents suivants:

Copie de toute correspondance et tous autres documents se rapportant à la destitution de M. Papineau, surintendant des chantiers de Sorel.—M. Lemieux.

M. HAZEN: L'honorable député a dû se méprendre sur ce point. M. Papineau n'a pas été démis de sa charge de surintendant à Sorel; il a démissionné et occupe maintenant un emploi d'ingénieur au ministère des Travaux publics. Si mon honorable ami tient à avoir les documents relatifs à sa démission, je les déposerai; mais je crois qu'il n'en existe pas d'autre que la lettre de démission même.

M. LEMIEUX: La motion est retirée.

DRAGAGE DE LA RIVIERE DES PRAIRIES:

M. WILSON (Laval) demande le dépôt du dossier suivant:

Copie de tous les documents, correspondance, recommandations et rapports concernant le dragage de la rivière des Prairies; ainsi qu'un résumé indiquant l'ouvrage accompli; les profondeur, longueur et largeur du chenal creusé, les noms des personnes employées à cet ouvrage, leur salaire et la somme consacrée à cet ouvrage entre le 1er octobre 1911 et le 21 novembre 1912.

—Monsieur l'Orateur, le seul but que je me propose en faisant cette motion, c'est d'obtenir des renseignements au sujet de ces travaux de dragage. Je prendrai peut-être la parole sur le sujet un peu plus tard, quand le dossier aura été déposé, et pour la circonstance il est assez probable que je jetterai sur le papier des notes qui couvriront plus d'un feuillet. Mais comme je ne suis pas premier ministre et que mon discours ne sera pas l'exposé d'un programme naval, je vous donne ma parole d'honneur, monsieur l'Orateur, que je ne lirai pas ces notes.

(La motion est adoptée).

ADOPTION D'UNE MOTION RELATIVE A L'INTERCOLONIAL ET A LA LIGNE DU " VALE ROAD."

M. MACDONALD demande le dépôt du dossier suivant:

Copie de toute correspondance, lettres, dépêches, pétitions et de tous autres documents reçus depuis le 1er janvier 1912, demandant que la voie ferrée connue sous le nom de Vale Road fasse partie du réseau de l'Intercolonial.

—Monsieur l'Orateur, ma motion a trait à un chemin de fer d'une longueur d'environ six milles qui appartient à l'Acadia Coal Company; on s'en sert pour transporter le charbon, mais non les voyageurs, entre New-Glasgow et Thorburn, comté de Pictou. Il y a dix-huit mois, le prédécesseur de l'honorable ministre des Chemins de fer arrêtait avec l'Acadia Coal Company des dispositions en vertu desquelles le Gouvernement devait affermer cette voie ferrée pour une période de quatre-vingt-dix-neuf ans à un prix nominal. On avait tout préparé en vue de donner effet à cette entente; à la session de 1911, la Chambre avait été saisie d'un projet de loi tendant à autoriser le Gouvernement à la mettre en vigueur lorsque survint la dissolution du Parlement. Les choses en restèrent là. Bien que cette entente entre le Gouvernement et la compagnie n'eût pas été ratifiée, le ministère des Chemins de fer s'y conforma et établit le service dont avaient absolument besoin les gens habitant le long de la voie ferrée, ainsi que les citoyens de Thorburn, en faisant circuler deux fois par jour un train à voyageurs entre ce dernier endroit et New-Glasgow.

Après l'avènement de mon honorable ami (M. Cochrane) au ministère, la commission des Chemins de fer fit cesser le service établi sous l'ancien ministre, et depuis ce temps-là les habitants du village progressant de Thorburn ne peuvent même plus se faire transporter au centre du comté par chemin de fer. de la compagnie houillère qui passe à leur porte.

On trouve sur le parcours de cette voie ferrée divers établissments industriels qui ont beaucoup grandi et acquis une très réelle importance. La Drain Pipe Company de Saint-Jean (Québec) exploite une partie de son entreprise sur le parcours de ce chemin de fer; l'automne dernier, elle a pris des mesures en vue de doubler son outillage et le volume de sa production. Le développement de cette industrie exige donc l'établissement immédiat de nouveaux moyens de transport. Il y a aussi dans la région des champs houillers encore inexploités qui ne pourront être mis en valeur que si l'Etat prend possession de ce chemin de fer, que si l'on dote la population du service qu'il faut en se conformant à l'entente conclue par l'ancien Gouvernement.

L'an dernier, j'appelais là-dessus l'attention du ministre et ne ménageais pas mes instances pour lui faire voir à quel point il y a lieu de prendre possession de cette ligne de chemin de fer; je lui faisais alors observer—et je lui rappellerai ce soir—que quelle que fût sa manière de voir sur la politique du Gouvernement à l'égard de l'Intercolonial, il s'agit ici de circonstances qui s'écartent tellement de l'ordinaire, qu'il pourrait aisément prendre possession du chemin de fer et se charger de l'exploiter. La compagnie ne demande pas de loyer; elle fait pour ainsi dire cadeau de son chemin, pourvu toutefois que soient arrêtées certaines dispositions relativement au coût du transport du charbon par cette ligne-là.

Voici plus d'un an que les habitants de ce village florissant se trouvent privés du moyen de transport dont ils ont pu jouir pendant un certain temps. Nombre de

personnes ont appelé sur ce point l'attention du ministre qui, j'en suis sûr, doit être convaincu de l'excellence de leur cause et de la nécessité d'en venir à une conclusion définitive. Je fais cette motion dans le but de prendre connaissance des renseignements que renferment les documents, renseignements qui, je n'en doute pas, ont été signalés à l'attention de l'honorable ministre, et aussi en vue de le convaincre de la nécessité de prendre possession de cette voie ferrée et de l'exploiter en conformité de l'entente conclue en 1911, dotant par là les gens et les établissements industriels intéressés d'un moyen de transport qui leur fait depuis trop longtemps défaut.

M. COCHRANE: Il n'y a pas d'inconvénient à adopter cette motion. Je dois dire que cette affaire est demeurée en suspens en attendant le développement et la prise de possession des embranchements.

Nous ne sommes pas encore rendus au point de pouvoir formuler un programme défini, et je ne suis pas certain que nous puissions le faire à la présente session; cependant, nous nous occupons de cette question.

M. MACDONALD: La solution du présent problème n'implique pas nécessairement la connaissance d'un principe applicable aux embranchements du chemin de fer. Tous les autres projets relatifs à des embranchements exigent que l'Etat verse des sommes d'argent ou assume des obligations au sujet desquelles il lui faudrait retracer une ligne de conduite générale; mais le présent cas ne nuit aucunement à l'adoption de cette ligne de conduite. Il peut et doit être résolu à part. Il serait regrettable que le ministre persistât à priver les intéressés des moyens de communication qu'ils désirent obtenir.

M. COCHRANE: Une chose dont il faut tenir compte c'est le fait que les embranchements rapportent assez pour subvenir aux frais d'exploitation. Me fiant à ma mémoire, je suis porté à croire que l'embranchement dont parle l'honorable député a été mis en exploitation à titre d'essai, et je ne pense pas qu'il y ait eu d'arrangements formels concernant le maintien de ce service.

M. MACDONALD: Le ministre s'est-il renseigné en cet aspect de la question.

M. COCHRANE: Je ne puis rien dire sur ce sujet, ce soir.

(La motion est adoptée.)

TARIFS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR L'INTERCOLONIAL.

M. MACDONALD demande le dépôt d'une:

Copie des différents tarifs du transport des marchandies en vigueur sur la ligne du chemin de fer de Sunnybrae à Ferrona-Junction, sur le réseau de l'Intercolonial, et de toutes requêtes reçues demandant le changement desdits tarifs; aussi, copie de toutes requêtes, pétitions, lettres et autres documents se plaignant de ces tarifs.

M. MACDONALD.

—Il y a un an environ, l'Intercolonial a fait l'acquisition d'un embranchement reliant Ferrona-Junction à Sunnybrae, distance d'à peu près trente milles. Depuis ce moment-là, cet embranchement a fait partie du réseau de l'Intercolonial et a été mis en service par le ministre par l'intermédiaire des fonctionnaires de son département; cependant le ministre et ses subalternes ont exigé des prix spéciaux pour le transport des marchandises par cette ligne qu'ils traitent comme une voie ferrée à part et ne faisant pas partie de l'Intercolonial. Des directeurs de chemin de fer m'apprennent que l'usage des compagnies, en présence d'une situation comme celle-là, est d'éviter de nuire aux intérêts d'un groupe de population établi le long de l'embranchement et de lui donner les mêmes taux que sur une ligne principale.

Je présente cette motion afin d'attirer sur ce fait l'attention du ministre, de lui demander d'abolir cette inégalité de traitement et de mettre les marchandises transportées par cette ligne sur le même pied que les articles voiturés par l'Intercolonial. Je suis certain que le ministre ne devait pas connaître la vérité, ou que, si cette affaire lui a été signalée, il n'a pas dû se rendre compte de cette inégalité de traitement. Son attention ayant été éveillée, j'espère qu'il prendra des mesures pour remédier à cet état de choses qui ne devrait certainement pas exister.

M. COCHRANE: L'exploitation de cet embranchement nous rapporte $2 pour chaque $4 de dépenses. Voilà l'un des inconvénients de plusieurs de ces embranchements, le coût élevé de leur entretien et de leur exploitation—et c'est bien l'un des problèmes les plus difficiles que nous ayons à résoudre. Nous n'avons pas pris de décision à ce sujet, mais rien n'empêche l'adoption de la motion et le dépôt des documents.

M. MACDONALD: Evidemment, l'honorable ministre ne se propose pas de faire disparaître cette inégalité de traitement.

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

M. MACDONALD: La réponse du ministre n'est pas satisfaisante. Il ne favorise certainement pas le progrès de ces embranchements en imposant ainsi un surcroît de dépenses à ceux qui cherchent à utiliser cette ligne de chemin de fer. Je ne veux pas mettre cette question sur le tapis; cependant, cette plainte ne se serait pas fait entendre si mon honorable ami avait exécuté le programme qu'il s'était tracé relativement à la ligne de chemin de fer ainsi acquise et s'il avait entrepris de construire

un embranchement sur Guysborough. Je prétends que la ligne de conduite que j'ai esquissée constitue une grave injustice, et je regrette que le ministre ait pris une telle attitude dans cette affaire. Je profiterai d'une autre occasion pour appeler de nouveau son attention sur ce sujet.

M. COCHRANE: J'ai suivi la même ligne de conduite qui était suivie lorsque je suis entré dans le ministère.

(La motion est adoptée.)

RENVOI D'ERNEST PAQUIN.

M. LEMIEUX demande le dépôt d'une.

Copie de toute correspondance, papiers et rapports d'enquête concernant la destitution d'Ernest Paquin, maître de poste à Sainte-Cécile-de-Lévrard, comté de Nicolet.

—J'ai été surpris l'autre jour de recevoir une lettre de ce malheureux receveur de la poste. C'était l'un de mes électeurs, lorsque j'avais l'honneur de représenter la division de Nicolet et, en ce temps-là, il était censé être conservateur. De fait, j'ai reçu de la paroisse de Sainte-Cécile-de-Lévrard plusieurs lettres et pétitions demandant son renvoi. Il était censé déployer du zèle pour son parti. Cependant, j'ai minutieusement examiné l'affaire et j'ai constaté que, bien qu'il fût conservateur, il était un excellent receveur de la poste et je ne tenais pas à le congédier.

Après quatre ou cinq ans, je constate qu'on le dit libéral et qu'on a motivé son renvoi. Je suppose que c'est à cause des égards que j'ai eus pour lui lorsqu'il était conservateur qu'il nous a donné son appui et des preuves de sa reconnaissance. J'aurais peut-être agi autrement si j'eusse alors pensé que les choses prendraient cette tournure. En tout cas, je regrette que ce receveur ait été congédié, car je le connais et il m'a été hautement recommandé par M. le sénateur Shehyn, de Québec, que le ministre connaît fort bien. Je suppose que le dossier révélera des choses étranges qui justifieront la décision prise, car ce receveur avait l'appui des citoyens de Sainte-Cécile-de Lévrard, et je suis vraiment surpris qu'il ait été trouvé coupable d'une faute politique, car il ne prenait aucune part aux élections.

M. PELLETIER: Les papiers seront communiqués à la Chambre, je ne me rappelle pas les faits en ce moment. Je constate que cette personne remplissait cet emploi lorsque mon honorable ami était ministre.

(La motion est adoptée.)

RENVOI DE MARTIN LANIGAN.

M. EMMERSON demande le dépôt d'une:

Copie de tous les documents, correspondance, lettres, télégrammes et rapports concernant la destitution de Martin Lanigan, maître de poste à Rexton, comté de Kent (N.-B.); aussi, de tous les témoignages entendus à toute enquête instituée relativement à ce renvoi; aussi, de toutes les accusations et recommandations en la matière, et de toutes les lettres écrites au ministre des Postes ou à l'un ou l'autre des fonctionnaires du département des Postes par F. J. Robidoux, M.P., ou par toute autre personne en ce qui concerne cette destitution.

—Voici une affaire dont la Chambre n'aura pas à s'occuper longuement. Il semble qu'au cours de l'année dernière, le ministre des Postes se soit livré à une orgie de décapitations avec une frénésie que, hors de cette enceinte et s'il s'agissait du règne animal, on attribuerait à un vampire. Je ne connais pas moi-même tous les détails de l'affaire, mais ils me sont communiqués dans une lettre que m'adresse M. Lanigan, l'infortuné receveur de Rexton, comté de Kent, dans la province du Nouveau-Brunswick. A la date du 25 novembre dernier, M. Lanigan m'écrivait:

Je mets sous ce pli l'avis que j'ai reçu du département des Postes et la déclaration que je devais remplir et faire signer par un juge de paix, ce que j'ai fait en y joignant une note dans laquelle je déclarais n'avoir pris aucune part aux élections et n'avoir assisté à aucune réunion politique depuis douze ou treize ans. Je disais que j'avais représenté l'honorable D. J. LeBlanc, en 1896, au bureau de vote de Rexton et, en 1900, à Richibouctou. J'étais président de l'élection provinciale vers ce temps-là. Depuis je n'ai pris aucune part aux élections et je n'ai demandé à qui que ce soit comment il voterait ou comment voter. J'ai voté et je n'ai pas nié que mes sympathies fussent acquises au parti libéral. C'était le seul parti auquel j'avais des obligations.

Quelques VOIX: Ah! ah!

M. EMMERSON: Ce n'est pas tout le monde qui remplit ses obligations, (lisant):

Pendant l'hiver, j'ai entendu dire qu'on m'enlèverait mon emploi et j'ai écrit à M. Robidoux pour lui demander si c'était le cas, vu que je ne m'étais pas mêlé de l'élection si ce n'est pour voter, ce que j'avais le droit de faire, il me semblait. Je lui ai dit que j'étais âgé, que j'aurais bientôt 73 ans et que j'avais une nombreuse famille à faire vivre, mais cela n'a servi de rien. Sans prendre l'avis d'aucun de ses partisans, sauf Brait et Carson et deux ou trois autres habitants de la rive sud où le bureau de poste a été transporté au détriment de la banque et des autres habitants de la rive nord qui fournissaient les sept huitièmes des recettes du bureau.

S'il y a une mauvaise note sur mon compte au département des Postes depuis quinze ans et deux mois que je m'acquitte de mes fonctions officielles, je ne dirai rien, mais il est cruel d'être congédié sans motif et sans enquête. Je vous transmets aussi la réponse de M. Robidoux à ma lettre.

Il semble que, outre l'exécuteur des hautes œuvres, il y ait des employés subalternes qui ont le privilège de dicter ce qui se fera et quand ces choses se feront. Avant

de lire la lettre du bourreau du comté de Kent, je parlerai du document que mentionne d'abord la lettre de M. Lanigan:

Ottawa, 23 avril 1912.

Monsieur,—On rapporte à ce département que, depuis que vous avez été nommé receveur de la poste à Rexton (N.-B.), vous vous êtes mêlé des élections fédérales ou provinciales.

J'ai donc reçu ordre de vous prier d'avoir l'obligeance de dire si cela est vrai.

Si l'accusation n'est pas fondée, je suppose que vous voudrez bien signer la déclaration ci-incluse qui doit être attestée devant un juge de paix.

Une prompte réponse est sollicitée.

Votre tout dévoué,
HECTOR B. VERRET,
Adjoint au sous-ministre des Postes.

Cette déclaration qui devait être assermentée et attestée devant un juge de paix a été faite par M. Lanigan et envoyée au directeur général des Postes. Toutes les accusations ont été niées, ainsi que le demande la déclaration qui est, d'après-moi, un document unique en son genre. Le directeur de la poste a signé ce document, l'a renvoyé, et la première nouvelle qu'il a eue ensuite a été que le bureau lui avait été enlevé et remis à son successeur. Depuis un grand nombre d'années ce bureau de poste était situé sur la rive sud, je crois, de la rivière Richibouctou. Rexton est un village assez important, séparé par la Richibouctou, et les différentes parties en sont reliées par un pont. Il se fait un commerce considérable sur les deux côtés de la rivière, et sur le côté où était le bureau de poste autrefois sont situés la banque ou autres grands établissements de commerce. Le renvoi de M. Lanigan et le déménagement du bureau de poste dans une autre partie de la ville ont été la cause de beaucoup d'inconvénients pour le commerce. A ce sujet je dirai que la partie du village de Rexton à laquelle on a enlevé le bureau de poste est celle qui donnait plus que les sept huitièmes des recettes totales du bureau de poste. Dans sa lettre M. Lanigan dit avoir écrit à M. Robidoux, qui a l'honneur de représenter le comté de Kent dans cette Chambre. Voici la lettre que l'honorable député de Kent a écrite en réponse à celle de M. Lanigan:

Chambre des communes,
Ottawa, 18 janvier 1912.

M. Martin Lanigan,
Rexton (N.-B.).

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 15 courant et j'en ai dûment noté le contenu. J'ai simplement à vous dire en réponse que je vais étudier votre cas qui sera jugé à son mérite.

Je demeure,
Votre tout dévoué,
FERDINAND J. ROBIDOUX.

Je ne veux pas critiquer ni le ton ni la teneur de cette lettre, mais elle n'en indique pas moins que la question n'est pas

laissée au jugement du directeur général des Postes, que ce n'est pas lui qui a la responsabilité de la décision, mais qu'en vertu du système nouveau, ce sont le député ministériel qui représente le comté, ou, ainsi que nous en avons eu la preuve pendant la présente session, le candidat conservateur défait à la dernière élection, qui agissent pour le Gouvernement dans toutes les distributions de faveurs ministérielles. Je trouve extraordinaire la façon dont ces destitutions de directeurs de petits bureaux de poste dans les différentes parties du pays sont faites, et j'ai peine à comprendre comment on puisse en être arrivé là. Dans mon comté la nomination des directeurs de bureaux de poste n'a pas été laissée entre les mains des distributeurs de faveurs ministérielles, mais on consultait les clients du bureau de poste, et toutes les nominations étaient faites en vertu de pétitions signées par les résidents ou habitants des environs. Je n'ai jamais eu connaissance qu'un directeur de la poste dans la campagne ait été renvoyé pour s'être mêlé d'élection en faveur d'un parti ou d'un autre, mais tout cela peut être la faute du parti libéral.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. EMMERSON: Mes honorables amis disent très bien, mais peut-être pas dans le sens qu'ils l'entendent. Lorsque le parti libéral est arrivé au pouvoir, le service des postes du Canada se soldait par un déficit de près d'un million de dollars. Les directeurs de la poste dans le pays recevaient la maigre pitance de $10.00 ou $12.00 par année, et le parti libéral a porté cette rémunération à environ $35.00 par année. Or, cet appât a été trop appétissant.

Si les libéraux ne l'avait jamais offert les demandes n'auraient pas été si nombreuses. Je sais que le bon cœur du directeur général des Postes se révolte contre ces décapitations. Je sais que le directeur général des Postes n'aime pas à renvoyer aucun employé, mais il nous l'avoue lui-même, il est tellement pourchassé d'un bout à l'autre du pays par les demandes de renvoi, qu'il ne cède en réalité qu'à un très petit nombre proportionnellement. Les faits révélés dans le cas actuel prouvent que M. Lanigan a été injustement traité. Lorsque la première accusation a été portée, le ministre aurait dû accorder un enquête à M. Lanigan. Je ne veux pas mettre en doute la parole de l'honorable député de Kent (M. Robidoux), mais je dirai qu'il ne pouvait pas avoir une connaissance personnelle des faits, et qu'il lui a fallu sans doute s'en rapporter aux représentions qui lui ont été faites par des personnes intéressées à obtenir le renvoi de M. Lanigan. J'ose affirmer que le rapport envoyé au département doit contenir de grandes différences d'opinions exprimées par les habitants du village, non seulement au sujet

de celui qui devait remplir la charge de directeur de la poste, mais aussi sur le choix de l'endroit où le bureau de poste devait être placé.

Si la vérité des représentations faites par M. Lanigan est confirmée par les papiers, j'espère que justice lui sera rendue, même à cette heure tardive. Je ne m'oppose pas à ce que le débat soit ajourné jusqu'à ce que l'honorable député de Kent soit à son siège.

M. PELLETIER: Le directeur général des Postes est censé pouvoir se défendre lorsqu'on l'attaque, mais dans le cas actuel c'est contre un député absent que l'attaque est dirigée. L'honorable député de Kent est parti pour Saint-Jean en vue d'assister à la consécration de l'évêque, et il ne serait que juste de remettre le débat jusqu'après son retour.

M. EMMERSON: Ce n'est pas l'honorable député de Kent que j'attaque, c'est au système que je m'en prends.

M. PELLETIER: Les papiers seront déposés. L'honorable député se trompe s'il pense que je destitue les employés simplement parce qu'on me le demande; ce n'est nullement la ligne de conduite que j'ai suivie.

(La motion est adoptée et le débat ajourné.)

PENSIONS AUX VIEILLARDS.

M. BURNHAM propose:

Cette Chambre est d'avis qu'il y a lieu de nommer un comité spécial, chargé de s'enquérir du service des pensions aux vieillards du Canada, avec pouvoir d'assigner des témoins et de réunir papiers et documents, ainsi que faire rapport de temps à autre.

M. WHITE: Une résolution semblable à celle-ci fut adoptée à la dernière session, et, si je ne me trompe, l'honorable député désire que ce même comité soit maintenu en vue de recueillir les informations requises. Je n'ai pas d'objetion à la motion.

(La motion est adoptée.)

NOMINATION DU DOCTEUR J. POMMINVILLE AU PENITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL.

M. C. A. WILSON (Laval) demande:

Copie de toutes correspondances, documents, recommandations et rapports concernant la nomination du docteur J. Pomminville au poste de chirurgien du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, en remplacement du docteur A. Allaire.

(Texte)—Monsieur l'Orateur, je désire attirer l'attention de la Chambre et plus spécialement de l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty), au sujet de la destitution du Dr Allaire et de la nomination du Dr Pomminville comme chirurgien du pénitencier de Saint-Vincent de Paul; parce que ces faits-là se sont passés pendant l'absence de l'honorable ministre en Angleterre, l'été dernier.

Je dois rendre témoignage à mon honorable ami, le ministre de la Justice, au sujet de son administration du pénitencier de Saint-Vincent de Paul; il ne s'est pas servi, lui, de la guillotine comme d'autres ministres l'ont fait dans différents départements.

En amenant cette question devant la Chambre je veux m'acquitter d'un devoir envers mon comté et envers le Dr Allaire.

Le Dr Allaire a été nommé dans le mois de février 1902 si je ne me trompe pas. Il ne s'est jamais occupé de politique. Il a été recommandé par moi et par feu M. Tarte qui lui devait quelque chose. Quand je dis devoir quelque chose, je n'entends pas parler d'une somme d'argent ou d'intérêts pécuniaires. C'était un vieil ami du parti conservateur.

Pendant dix ans, le Dr Allaire a rempli ses fonctions à la satisfaction du département. M. Allaire est veuf depuis sept ans et père de six enfants, et j'ajoute qu'il est très pauvre. Le dernier de ses enfants a été élevé par le révérend M Harel, chapelain au pénitencier, lequel est mort depuis un an ou deux.

M. Allaire ne s'est jamais mêlé de politique; il ne voulait même pas assister aux assemblées. Et voilà que, sans lui donner un quart d'heure d'avis, durant l'absence de l'honorable ministre de la Justice, on l'a congédié, le mettant sur le pavé, lui et ses six enfants, pour le remplacer par le Dr Pomminville, le beau-frère de M. Sévère Laviolette, l'organisateur en chef du ministre du Revenu de l'intérieur, (M. Nantel) à Saint-Jérome. M. Sévère Laviolette est le frère du Dr Camille Laviolette, de Montréal, un conservateur bien connu, que le gouvernement libéral de Québec conserve à son emploi comme médecin à l'asile des aliénés de la Longue-Pointe, avec un salaire de $1,200 par année.

Quant au Dr Pomminville, c'est un ancien candidat conservateur dans le comté de Laval, qui a suivi toutes les assemblées politiques depuis nombre d'années. Il était l'organisateur de M. Léonard dans le comté. C'est un homme toujours prêt à se battre,—je le dis parce que je puis le prouver,—; je ne parlerai pas de sa conduite privée parce que j'en aurais trop long à dire. Il représentait M. Léonard, candidat conservateur, à la dernière élection. Depuis au delà de quinze ans, le Dr Pomminville a toujours pris une part active aux luttes électorales. Il a même demandé, un jour, à l'officier rapporteur de me mettre à la porte d'un poll lorsque j'étais candidat.

M. Pomminville jouit d'un revenu personnel d'au delà de mille dollars par année. Il est marié, mais il n'a pas d'enfant.

J'attire l'attention du ministre de la Justice comme père de famille, et je lui demande pourquoi on a mis le Dr Allaire à la porte pour le remplacer par le Dr Pominville. Comment ce dernier a-t-il mérité cette position?

Quant au Dr Allaire, que l'on a mis à la porte, jamais il ne s'est mêlé de politique. Vous ne trouverez pas un homme dans le comté de Laval qui dira le contraire, et j'en appelle au témoignage du Dr Pominville lui-même sur ce point. Je prendrais son témoignage pour savoir si le Dr Allaire a mérité le sort qu'on lui fait subir aujourd'hui, pour s'être mêlé de politique.

M. DOHERTY: Je n'ai pas à la mémoire les motifs que l'on a eus d'agir comme on l'a fait, mais, si je ne me trompe pas, le changement effectué n'est pas dû à de l'ingérence politique de la part du docteur Allaire.

Quant au docteur Pominville, j'ignore s'il était ou n'était pas un défenseur très agissant du parti auquel il appartient. Je serais sur ce point disposé à accepter la déclaration de l'honorable député. De la part d'un homme n'occupant aucun emploi dans l'administration, le fait de s'être intéressé à la politique ne serait pas, selon moi, s'il avait d'ailleurs les aptitudes voulues, un motif de ne pas le nommer à une charge sous le Gouvernement. Aujourd'hui qu'il occupe cette charge, il doit, bien entendu se tenir à l'écart des luttes de parti. J'avouerai, cependant, que je ne saurais, avec l'honorable député, être d'avis que, pour avoir autrefois participé à une élection politique, le docteur Pominville n'aurait pas dû être nommé à un emploi dans l'administration.

L'honorable député aura les papiers qu'il demande.

(La motion est adoptée.)

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre ordonne sans débat dépôt des documents suivants:

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Henry Burrill, maître de poste à Yarmouth-nord, comté de Yarmouth (N.-E.), de tous les documents relatifs à la nomination de son successeur, et de la preuve, et du rapport fait à la suite de l'enquête tenue par Charles Lane à ce sujet. Aussi, état détaillé des frais occasionnés par cette enquête.—M. Law.

Copie de toutes les lettres, télégrammes, correspondance et autres documents concernant la nomination de Charles W. Hatfield, gardien de pêcheries à la rivière Tusket, Yarmouth, comté de Yarmouth (N.-E.).—M. Law.

Copie de tous les documents, correspondance, accusations, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution du capitaine George Wetmore, maître du havre à Yarmouth, comté de Yarmouth, N.-E.; de tous les documents relatifs à la nomination de son successeur, et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par Chas. Lane, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées.—M. Law.

Copie de tous les documents, correspondance, accusations, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Norman L. Trefry, contrôleur du havre de Yarmouth, comté de Yarmouth (N.-E.). Mêmes renseignements concernant la nomination de son successeur.—M. Law.

Copie de tous les documents, correspondance, accusations, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution du Dr Charles A. Webster, médecin du port, à Yarmouth, comté de Yarmouth (N.-E.). Mêmes renseignements concernant la nomination de son successeur.—M. Law.

Copie de toutes correspondances, lettres, télégrammes, et autres documents relativement à la démission de D. Morin, comme maître de poste de Saint-Pie de Bagot, comté de Bagot.—M. Marcile.

Copie de toutes correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de J. E. Faneuf, maître de poste de Saint-Hughes, comté de Bagot.—M. Marcile.

Copie de toutes correspondance, lettres, requêtes, télégrammes, et autres documents, relativement à la nomination de Louis Nadeau, maître de poste de Sainte-Christine, comté de Bagot.—M. Marcile.

Copie de toute la correspondance, de tous les documents, etc., en rapport avec l'abaissement récent des taux de transmission de message par câble entre le Canada et la Grande-Bretagne.—M. Lemieux.

Copie de tous les documents concernant la destitution de Charles Meunier, douanier à Marieville (Qué.).—M. Lemieux.

Relevé montrant (a) chaque contrat de transport du courrier accordé depuis le 15 octobre 1911; (b) le nom des soumissionnaires en chaque cas; (c) les chiffres de chaque soumission, et (d) le nom de chacune des personnes à qui ces contrats ont été adjugés.—M. Lemieux.

Copie de toute la correspondance et de tous les autres documents dans le département des Travaux publics se rattachant à l'octroi d'un contrat pour livraison de charbon dit Welsh Coal aux divers édifices fédéraux en la cité de Montréal.—M. Lemieux.

Copie de toute la correspondance, des requêtes et autres documents reçus par le premier ministre, ou l'un quelconque des autres membres de l'administration, depuis le 1er avril 1912, touchant le régime scolaire établi dans cette partie du territoire de Keewatin annexé à la province de Manitoba.—M. Lemieux.

Etat donnant en détail le nombre de renvois d'emplois publics effectués par le Gouvernement actuel, jusqu'à date, dans la division de Saltcoats (Sask.), ainsi que les noms des personnes renvoyées, les motifs du renvoi, les plaintes portées contre ces employés; aussi copie de toute corresondance sur le sujet ci-dessus, et de tous rapports d'enquête quand une enquête a eu lieu.—M. MacNutt.

Copie de toutes lettres, télégrammes, plaintes, pétitions et autres documents concernant l'enquête tenue au sujet de A. W. Salsman, maître de poste à Middle-Country-Harbour

(N.-E.), et la nomination de son successeur.—M. Sinclair.

Copie de toute correspondance, preuve et papiers quelconques se rapportant à la destitution de Jas. Murphy, maître de poste à Tweed (Ont.).—M. Lemieux.

Relevé faisant connaître le nombre de destitutions de fonctionnaires ordonnées par l'administration actuelle dans le district électoral de Regina; les noms des fonctionnaires destitués, les raisons de leur renvoi et les accusations portées contre eux; aussi, copie de toute la correspondance à cet égard, et de tous les rapports des enquêtes tenues en l'espèce.— M. Turriff, pour M. Martin (Régina).

Liste des fonctionnaires publics remerciés par l'administration actuelle, dans la circonscription de Kamouraska, contenant les noms et fonctions de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toute correspondance s'y rapportant, et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées.—M. Boivin, pour M. Lapointe (Kamouraska).

Copie des témoignages, plans, rapport, correspondances, etc., concernant l'enquête qui a été tenue relativement à un accident sur le chemin de fer Intercolonial, à Saint-André de Kamouraska, le 7 octobre 1912, causé par le train n° 33 étant l'express maritime allant vers l'ouest.—M. Boivin, pour M. Lapointe (Kamouraska).

Liste des fonctionnaires publics remerciés par l'administration actuelle dans la circonscription de Portneuf, contenant les noms et fonctions de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toute correspondance s'y rapportant et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées.—M. Delisle.

Copie du contrat originaire accordé à MM. Corry et Laverdure par l'honorable M. Haggart, ministre des Chemins de fer; les instructions données aux entrepreneurs par Schreiber; les rapports quotidiens hebdomadaires et mensuels de l'ingénieur Rogers chargé par le Gouvernement de surveiller les travaux de la correspondance échangée entre les entrepreneurs ou leurs avocats et le département concernant les travaux "extras"; les instructions données par le département à l'ingénieur Rogers et aux entrepreneurs concernant les dits "extras"; la première réclamation de MM. Corry et Laverdure; l'ordonnance en conseil référant cette réclamation à un arbitrage; la correspondance échangée entre le département, le ministre des Chemins de fer ou aucun de ses officiers, les entrepreneurs ou les avocats concernant cette réclamation et cette référence; les instructions données par le département aux arbitres; le rapport de l'expertis et la preuve présentée aux arbitres; l'adjudication des arbitres; leur rapport au département; la correspondance échangée entre le département et les entrepreneurs ou leurs avocats depuis l'adjudication jusqu'au paiement de l'arbitrage; les ordonnances du Gouverneur général en conseil s'y rapportant; copie des minutes du conseil du Trésor concernant l'affaire; copie du rapport du ministre de la Justice (l'honorable M. Mills) sur l'adjudication des arbitres, etc.; la correspondance échangée entre le département, les entrepreneurs ou leurs avocats après le paiement du premier arbitrage; copie de la seconde réclamation; copie de l'ordonnance en conseil référant ladite réclamation aux arbitres, ou copie de la lettre du ministre des Chemins de fer comportant telle référence; les minutes de la délibération des arbitres; la preuve produite devant eux; leur rapport au ministre et leur adjudication; la correspondance échangée entre le ministre, le département, les entrepreneurs ou leurs avocats depuis l'adjudication; copie des rapports faits au conseil à différentes époques concernant cette réclamation; copie des différents rapports du ministre de la Justice à ce sujet; copie de la suggestion faite par le ministre de la Justice que l'affaire fût soumise à la cour d'Echiquier; copie des minutes du conseil du Trésor concernant la réclamation; copie des rapports faits à différentes reprises depuis 1895 sur cette réclamation par M. C. Collingwood Schreiber, député-ministre des Chemins de fer et Canaux; copie des rapports spéciaux faits par l'ingénieur Rogers sur icelle; enfin, copie de la correspondance échangée entre les entrepreneurs ou leurs avocats et le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux.—M. Lemieux.

Etat donnant en détail le nombre de renvois d'office faits par le Gouvernement actuel jusqu'à date dans la division électorale de Strathcona, ainsi que les noms des titulaires renvoyés, les motifs de renvoi, les plaintes portées contre ces employés, et copie de toute correspondance à ce sujet, et de tous rapports d'enquêtes quand il y a eu enquête—M. Douglas.

Copie de toute correspondance, rapports et autres documents et papiers concernant la destitution de H. Lacasse, maître de poste à Wendover, comté de Prescott (Ont.), et la nomination de son successeur.—M. Proulx.

Relevé indiquant: (a) le nom de chaque procureur dont les services ont été retenus par le Gouvernement fédéral touchant la soumission de la question de mariage aux tribunaux de la cour Suprême et du comité judiciaire du Conseil privé; (b) les honoraires payés à chacun de ces procureurs qui ont occupé devant chaque tribunal.—M. Lemieux.

Copie de tous papiers, documents et correspondance, se rapportant en quelque manière à la construction d'un quai à Krant Point, comté de Lunenburg (N.-E.).—M. Maclean (Halifax).

Copie de toutes correspondances, documents, recommandations et rapports concernant la destitution de Mlle Eugénie Dorion, employée au bureau de l'inspecteur des postes à Québec; les raisons pour lesquelles elle a été destituée; la nature des plaintes portées contre elle, s'il y en a eu; le nom des personnes qui ont porté ces plaintes, ainsi que copie de toutes correspondances s'y rapportant et rapport d'enquête, s'il y a eu enquête.—M. Wilson (Laval).

Copie de toutes correspondances, documents, recommandations et rapports concernant la nomination du docteur J. Pomminville au poste de chirurgien du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, en remplacement du docteur A. Allaire.—M. Wilson (Laval).

La Chambre lève sa séance à dix heures moins cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 11 décembre 1912.

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

BILLS PRIVES.

1re LECTURE

De trois projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (n° 29), présenté par M. Meighen, pour former en corporation la Western Trust and Mortgage Company;

Le 2e (n° 30), présenté par M. Macdonell, pour refondre et modifier les lois concernant la cour suprême de l'ordre des forestiers indépendants et pour changer son nom en celui de l'ordre des forestiers indépendants.

Le 3e (n° 31), présenté par M. Baker, pour refondre et modifier les lois concernant la Guarantee Company of North America.

DEPOT D'UN BILL RELATIF A L'AMELIORATION DES GRANDES ROUTES.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et Canaux) demande à présenter un bill (n° 32) tendant à encourager et à subventionner l'amélioration des grandes routes.

Sir WILFRID LAURIER: Devons-nous comprendre que ce bill est le même que celui qui a été présenté l'an dernier ou devons-nous penser qu'il a été amélioré?

M. COCHRANE: Il y a eu quelques amendements adoptés l'an dernier par la Chambre et j'ai cru bon de les introduire dans le bill.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI POUR LA PROTECTION DES DOUANES ET DES PECHERIES.

L'hon M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer un bill tendant à modifier la loi sur la protection des douanes et des pêcheries.

Quelques DEPUTES: Donnez des explications.

M. HAZEN: Si les bateaux de pêche des Etats-Unis, de même que les bateaux de pêche anglais, ont l'autorisation de pêcher dans les eaux mentionnées dans le traité de 1818, d'autres navires étrangers n'ont pas cette permission, mais la législation qui existe actuellement ne contient rien qui leur refuse ce privilège, et aujourd'hui si d'autres navires étrangers viennent pêcher dans ces eaux délimitées par le traité, nous n'avons aucun pouvoir de les en empêcher. Le but de ce bill est de remédier à cet état de choses.

M. DOHERTY.

M. MACLEAN (Halifax): L'honorable ministre dit-il que dans les conditions présentes les navires étrangers ne peuvent pas pêcher dans les eaux mentionnées au traité de 1818, à l'exception des bateaux de pêche des Etats-Unis?

M. HAZEN: Je n'ai pas dit cela. En vertu du traité de 1818, les bateaux de pêche des Etats-Unis ont indubitablement le droit de pêcher dans les eaux délimitées par le traité, mais d'autres bateaux de pêche n'ont pas ce droit.

En vertu de la législation actuelle si d'autres bateaux de pêche viennent pourtant pêcher dans ces eaux qui sont décrites au traité de 1818 nous n'avons aucun pouvoir en vertu de la loi de les en empêcher. En rédigeant la loi, le rédacteur était évidemment sous l'impression, ou qu'il l'ait été ou non, l'impression en est donnée par la loi, que les bateaux de pêche des puissances étrangères ont le droit de venir pêcher dans ces eaux, tandis que l'objectif évident du traité a été que ce privilège appartiendrait aux bateaux de pêche américains.

Sir WILFRID LAURIER: Nous comprenons maintenant. Je ne pouvais pas me rendre compte pourquoi on pensait qu'il était nécessaire d'empêcher les navires des autres nations de pêcher dans nos eaux territoriales, mais, apparemment, c'est pour corriger une erreur qui s'est glissée dans la loi.

M. l'ORATEUR: Il me semble que ce bill est d'une nature qui intéresse les droits de douane et le commerce et, dans ce cas, il doit être précédé d'une résolution. Je ne sais pas si l'attention de l'honorable ministre a été attirée sur ce point.

M. HAZEN: Mon attention n'a pas été attirée sur ce point et je n'ai pas pensé qu'une résolution était nécessaire. Mais, monsieur l'Orateur, si vous-même avez quelque doute à ce sujet, nous pourrons laisser le bill en suspens et je l'examinerai. Je ne crois pas qu'il touche au commerce ou à l'industrie dans le sens général donné à ces mots. Le bill a réellement pour but de corriger une erreur dans la loi actuelle. Mais, il n'y a aucun mal à ce qu'il reste en suspens pour le moment.

(Le bill reste en suspens.)

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES ELECTIONS FEDERALES.

M. BURNHAM demande à présenter un bill (n° 33) tendant à modifier la loi des élections fédérales sur le cautionnement des candidats.

Quelques DEPUTES: Donnez des explications.

M. BURNHAM: Le bill propose simplement de rendre la loi des élections fédérales conforme aux différentes lois des élections

provinciales. C'est-à-dire qu'au lieu d'exiger un dépôt de $200, comme il est prévu pour les élections fédérales, le dépôt pour les élections fédérales devrait être conforme à ce qui est requis dans chaque province particulière où ont lieu les élections. Par exemple, dans Ontario, aucun dépôt n'est exigé en vertu de la loi provinciale, et, par conséquent, en vertu de ce qui est proposé dans le bill, aucun dépôt ne serait exigé pour les élections fédérales dans cette province et ainsi de suite.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. MEIGHEN demande à présenter un bill (n° 34) pour modifier la loi des chemins de fer relativement aux gardes-bestiaux.

Quelques DEPUTES: Expliquez-vous.

M. MEIGHEN: Ce bill est exactement le même que celui qui a été présenté à la session dernière et qui a été l'objet d'explications données à la Chambre. La seule différence est que le premier article du bill de la session dernière a été supprimé dans le bill actuel. Dans le projet de loi présenté aujourd'hui il n'est pas proposé de soumettre à la commission des chemins de fer aucun plan de barrières ou de clôture protectrice pour les bestiaux. L'article qui demeure est celui qui était le plus important dans le bill précédent et il prévoit une obligation différente qui doit être à la charge de la compagnie des chemins de fer avant qu'elle puisse se soustraire à la responsabilité d'avoir tué des animaux sur la voie.

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

COMMANDES DE L'AMIRAUTE AU CANADA

Le très hon. sir WLFRID LAURIER: Avant de passer aux questions, monsieur l'Orateur, pourrais-je appeler l'attention de mon très honorable ami (M. Borden) sur une dépêche de Londres qui a paru dans le "Citizen" d'hier et qui est adressée à la Canadian Associated Press. Elle est conçue dans les termes suivants:

En réponse à l'honorable M Lee, ancien conseiller civil de l'amirauté, l'honorable M. Asquith a dit que certains arrangements d'un caractère général étaient intervenus entre l'amirauté et le gouvernement canadien au sujet du transfert de certains navires de guerre de la marine royale canadienne, après qu'un avis suffisant aura été donné pour permettre qu'on les remplace, en accordant au Canada une commande de quelques petits croiseurs. Les documents seront soumis au parlement après que le bill du gouvernement canadien aura reçu la sanction royale.

Cette dépêche annonce formellement que M. Asquith a dit hier qu'en outre de l'agrément qui est maintenant soumis à notre considération, entre l'amirauté et le Gouvernement fédéral, il en existe un autre qui doit être suivi d'effet plus tard et qui n'a pas encore été soumis à la Chambre.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): J'ai lieu de croire que M. Asquith fait allusion à ce que j'ai déclaré dans mon discours, à savoir que j'ai l'assurance que l'amirauté est prête à donner des commandes pour la construction au Canada de quelques petits navires, tels que des croiseurs, des bateaux-citernes à pétrole, et des navires auxiliaires. Je ne sais pas de quoi il serait question, si ce n'était pas de cela.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai constaté avec grand soin, quand mon très honorable ami a prononcé son discours l'autre jour et quand je l'ai lu ensuite, qu'il avait fait des déclarations plutôt vagues; par exemple, il a dit qu'il avait l'assurance de certaines choses et entre autres qu'il serait permis aux Canadiens de devenir officiers à bord des navires canadiens et que l'amirauté ferait certaines commandes dont le prix serait payé par le Gouvernement canadien. J'ai compris du discours de mon très honorable ami que rien de définitif n'avait été arrêté, mais que certaines conversations avaient eu lieu dans ce sens. J'aurais cru que si une entente définitive avait eu lieu, cette entente aurait été portée à la connaissance de la Chambre. Les paroles de M. Asquith tendraient à faire croire qu'il y a eu une entente de ce genre. Si mon très honorable ami dit que M. Asquith n'a pas été exactement renseigné, cela mettra fin à toute question de ma part, mais ce que je voudrais savoir, c'est si oui ou non l'information donnée dans la dépêche est exacte. Dois-je la lire de nouveau?

En réponse à l'honorable M. Lee, ancien lord civil de l'amirauté, l'honorable M. Asquith a dit que certains arrangements d'un caractère général étaient intervenus.

Ces arrangements sont différents de ceux qui nous sont soumis, et je crois comprendre qu'il existe effectivement des arrangements de cette nature entre l'amirauté et mon très honorable ami.

M. BORDEN: Je ne puis pas être garant du compte rendu des paroles de M. Asquith qui a paru dans les journaux. Il n'y a absolument aucun doute que quel que soit ce qu'il a dit à cet égard, c'est en absolue conformité avec les faits.

Pour le moment, je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai dit dans mon discours. Nous avons la promesse à laquelle j'ai fait allusion. D'ailleurs, si mon honorable ami

veut bien consulter le dernier article du bill, il verra que cet article contient des dispositions permettant d'énumérer ces questions, sous une forme plus déterminée, si la chose est nécessaire.

Sir WILFRID LAURIER: Si ces arrangements sont encore à l'état de projet et non pas stipulés par écrit, je n'ai rien à dire; mais s'ils ont pris la forme d'une convention et ont été mis par écrit, le devoir de l'honorable premier ministre serait certainement de les porter à la connaissance de la Chambre.

M. BORDEN: La promesse à laquelle j'ai fait allusion a été donnée, nous nous y fions et nous n'avons aucun doute qu'elle sera tenue. De plus, des arrangements définitifs peuvent être conclus, en vertu de l'article que j'ai mentionné.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable ministre élude la question. Je désire savoir s'il existe un arrangement de cette nature par écrit. Je n'ai aucun doute que la promesse, verbale ou écrite, sera tenue, mais je veux savoir si elle a été mise par écrit.

M. BORDEN: J'ai été autorisé à faire la déclaration que j'ai faite dans cette Chambre et c'est tout le renseignement que je puis donner dans le moment.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien; nous devons en conclure que c'est une entente verbale.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

LES CHANTIERS DE L'ETAT.

M. LEMIEUX demande:

1. Combien d'employés ont été renvoyés des chantiers de navires de l'Etat à Sorel, province de Québec, depuis le 1er janvier 1912?
2. Quelle est la date du renvoi dans chaque cas, quel est le nom de chacun et le chiffre de son salaire?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Le surintendant des chantiers de Sorel fait rapport que depuis le 1er janvier, 385 personnes ont été remerciées de leurs services. Sur ce nombre 359 employés ont été congédiés parce qu'on n'avait pas d'ouvrage à leur donner. De ce dernier nombre, cinquante-quatre ont été repris, à différents intervalles, à mesure qu'on avait de l'ouvrage à leur donner. Vingt et un ont été destitués pour insubordination. Le surintendant ne donne pas les raisons pour lesquelles les cinq qui restent ont été congédiés.

M. BORDEN.

LES SECRETAIRES PARTICULIERS DES MINISTRES.

M. MURPHY demande:

1. Quels sont les noms des secrétaires particuliers des ministres, et quels sont le rang et le salaire de chacun?
2. Quelles étaient les fonctions et le salaire de chacun d'eux lors de sa nomination?

L'hon. M. CODERRE (secrétaire d'Etat):

Departement d'Agriculture:

1. William Ide, B.A., sub-division B de la première division, salaire, $2,400 par année, avec une allocation de $500 par année comme secrétaire particulier.
2. Commis, dans le département des brevets d'invention et des marques de commerce, $1,850 par année.

Département des Douanes:

1. James Sydney Rowe est le secrétaire particulier du ministre des Douanes; commis de première division, dans la sub-division B. $2,100 de traitement, avec une allocation de $600 comme secrétaire particulier.
2. Lors de sa nomination il était correspondant d'un journal, et le chiffre de ses appointements n'est pas connu.

Département des Finances:

1. R. B. Veits; sub-division A de la deuxième division, salaire $2,100, plus une allocation de $600.
2. Commis dans le département des Finances et secrétaire particulier. Sub-division A de la deuxième division, $1,800 de traitement, plus une allocation de $400 comme secrétaire particulier.

Département du Revenu de l'intérieur:

1. Joseph-Léon-Kemmer Laflamme, première division, sub-division B, $2,100, plus $600 comme secrétaire particulier.
2. Il n'était pas fonctionnaire antérieurement.

Département de la Justice:

1. John T. Hackett, B.A., B.L.C., sub-division B, $2,800 par année, avec une allocation de $600.
2. Avocat.

Département du Travail:

1. J. G. McKeller, deuxième division, sub-division A, $1,600. Pas d'allocation comme secrétaire.
2. N'était pas antérieurement à l'emploi de l'Etat.

Département de la Marine et des Pêcheries:

1. Gustave Heidmann, première division, sub-division B, $2,100, plus $600 comme secrétaire particulier.
2. Secrétaire adjoint de la commission du chemin de fer transcontinental national, $1,800 de traitement.

Département de la Milice et de la Défense:

1. A. B. Goldwyer-Lewis, B.A., sub-division B, première division. $2,400 de trai-

tement, plus une allocation de $600 comme secrétaire particulier.

2. Commis dans le département de la Milice et de la Défense.

Département des Postes:

1. Position actuellement vacante.

2. Il est répondu à cette question sous le numéro 1.

Bureau du Conseil privé:

1. A. E. Blount, 1re division—sub-division B., $2,800, plus une allocation de $600. Secrétaire particulier du premier ministre.

2. Aucun renseignement.

Département des Travaux publics:

1. George Buskard, $2,400 et $600 comme secrétaire particulier.

2. Secrétaire particulier du ministre de l'Intérieur, avec les mêmes appointements que ci-dessus.

Département des Chemins de fer et des Canaux:

1. M. George Yates, 1re division, subdivision B, $2,400 de traitement et $600 d'allocation, total, $3,000.

2. Secrétaire particulier de M. Cochrane, qui était ministre des terres, des forêts et des mines, dans Ontario.

Départements de l'Intérieur et du secrétariat d'Etat:

Personne n'a encore été nommé secrétaire particulier du présent secrétaire d'Etat et personne n'est payé comme tel.

M. J. G. Mitchell, secrétaire particulier de l'hon. M. Roche, lorsqu'il était secrétaire d'Etat, est le secrétaire intérimaire de M. Roche, ministre de l'Intérieur.

M. Mitchell reçoit encore des appointements du département du secrétariat d'Etat comme commis de la sub-division B de la 1re division, $2,100 et $600 comme secrétaire particulier.

Département du Commerce:

Il n'y a aucune nomination de faite.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.—M. ESDRAS MORIN.

M. GAUVREAU demande:

1. Esdras Morin, de Saint-Aubert, a-t-il été nommé à quelque emploi sur le Transcontinental?

2. Est-il à l'emploi du Gouvernement de quelque manière?

3. Si oui, quels sont ses fonctions et son salaire?

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux.)

1. Non.

2. Le 30 septembre 1912 par un décret du conseil, M. Ernest Taschereau, commissaire de la police, à Québec, a reçu ordre de nommer Esdras Morin, de Saint-Aubert, constable dans le district soumis à sa juridiction. Le salaire n'est pas fixé.

BATEAU-PHARE DE L'ETAT A SAINT-ROCH.

M. GAUVREAU demande:

1. Pour quelles raisons le Gouvernement a-t-il enlevé la garde du bateau-phare de la traverse Saint-Roch au capitaine Andrews, pour la confier à David Bourgault, de Saint-Roch-des-Aulnaies?

2. Quelque plainte a-t-elle été faite contre le capitaine Andrews?

3. Le Gouvernement sait-il que des plaintes ont déjà été faites contre David Bourgault, alors qu'il était gardien du bateau-phare à l'entrée du Saguenay?

4. Le Gouvernement sait-il que le même David Bourgault a publiquement déclaré qu'il avait payé $500 à l'un des organisateurs politique du Dr Paquet, à Saint-Roch-des-Aulnaies, pour être nommé à la place du capitaine Andrews? Si non, le département de la Marine fera-t-il faire une enquête à ce sujet?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Monsieur l'Orateur, j'appelle l'attention de l'honorable député de Témiscouata sur la question dans laquelle il demande "Le Gouvernement sait-il, ainsi qu'il est allégué" etc. Il n'y a aucune allégation dans aucune partie de la question et j'ignore de quoi l'honorable député veut parler. Il est possible qu'une erreur ait été commise dans la traduction de la question. Je réponds à la question, mais je ne veux pas qu'on puisse prétendre plus tard que nous admettons que des allégations avaient été faites, car nous n'en connaissons rien. Voici la réponse:

1. L'honorable député semble confondre le capitaine Andrew Christensen avec le capitaine Andrews. Le changement a été fait pour permettre à chaque capitaine de résider dans sa propre localité.

2. Aucune.

3. Pendant la première année, il a été fait rapport qu'il ne paraissait pas avoir "assez d'autorité sur ses employés". Depuis il a toujours donné satisfaction.

4. Non.

5. Le département n'ayant reçu aucune plainte de la nature mentionnée au numéro 4, il n'a pas jugé à propos d'instituer une enquête, mais si un membre de cette Chambre, sous sa propre responsabilité, dépose une plainte, une enquête sera aussitôt instituée.

LES TRAVAUX DE PORT-HOOD.

M. CHISHOLM (Inverness) demande:

1. Quel était le coût estimatif de la fermeture de l'entrée du havre de Port-Hood?

2. Quel montant a été dépensé jusqu'à date pour ces travaux?

3. Quel montant a été dépensé chaque année depuis le commencement des travaux?

4. Le Gouvernement a-t-il l'intention de compléter les travaux?

5. Le budget de cette année renfermera-t-il un crédit pour ces travaux?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics):

1. $285,000.00.

2. $133,653.68.

3. 1903-04, $2,968.85; 1904-05, $19,942.43; 1905-06, $9,999.91; 1906-07, $14,885.13; 1907-08, $14,999.37; 1908-09, $15,000.98; 1909-10, $15,012.31; 1910-11, $22,412.35; 1911-12, $18,432.35; total, $132,653.68.

4 et 5. La question sera étudiée avec soin lors de l'étude des prévisions budgétaires.

"HISTOIRE OFFICIELLE" DU CANADA.

M. ETHIER demande:

1. Le Gouvernement a-t-il nommé une commission chargée de préparer une "Histoire officielle" du Canada?

2. Dans l'affirmative, est-il vrai que cette commission est composée de MM. Pope, Doughty et W. Jarvis et quels sont les pouvoirs des commissaires?

3. Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas adjoint à cette commission un homme de lettres ou un historien de langue française?

4. Est-ce d'intention du Gouvernement de combler cette lacune et de faire telle nomination?

L'hon. M. CODERRE (secrétaire d'Etat):

1. Non.

2. En vertu d'une commission portant la date du 9 novembre 1912, sir Joseph Pope, C.M.G., MM. E. P. Jarvis et A. G. Doughty ont été nommés commissaires avec mission de s'enquérir et de s'assurer en compulsant les documents conservés aux différents ministères, de la nature, de la portée et de l'état de conservation de ces documents; de l'emploi qu'on en faisait dans le service public; de l'état des bâtisses où on les conservait; de l'espace qu'ils occupaient; des avantages offerts à ceux qui voulaient les consulter, fonctionnaires ou simples citoyens et de la surveillance qu'on exerçait dans ces cas.

3 et 4. Répondu sous le n° 1.

SURINTENDANT DES PARCS FEDERAUX.

M. OLIVER demande:

1. Pourquoi Howard Douglas, surintendant des parcs fédéraux, a-t-il été remercié de ses services?

2. Qui l'a remplacé?

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur):

1. Parce qu'il n'était pas un homme de confiance et qu'il se servait de sa fonction pour promouvoir ses intérêts personnels.

2. P. C. Barnard-Hervey.

CHEMIN DU QUAI DE HUDSON.

M. BOYER demande:

1. Qui a eu la surveillance des travaux de réparations du chemin entre le quai de Hudson et la voie ferrée? Quel montant ce contremaître a-t-il reçu?

2. Quelles sont les autres personnes qui ont travaillé à ce chemin? Combien ont-elles reçu chacune et pour quel genre d'emploi?

3. Quels ont été les divers fournisseurs pour ce travail, leurs noms et le montant de leur facture?

4. Combien de journées de travail a requis l'exécution de cet ouvrage?

5. Quelle est l'étendue de ce chemin, et combien de toises de pierre sont entrées dans sa confection?

M. CHISHOLM (Inverness).

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics):

1. Napoléon Mallette, du 28 mai au 31 août 1912, 83 jours à $3.00 par jour	$ 249 00
2. Wilfrid Saint-Denis, charretier, du 29 mai au 8 juin 1912, 10 jours à $4.00	40 00
Stephen Daoult, charretier, du 29 mai au 24 juillet 1912 (attelage double), 41 jours ½ à $4.00, $166.00; du 8 juillet au 31 août 1912, 36 jours ½ à $3.00 par jour, $109.50	275 50
Daniel Daoult, journalier, du 10 juin au 16 août 1912, 52 jours à $2.00 par jour	104 00
Alfred Daoult, charretier (attelage simple), du 8 juillet au 31 août 1912, 39 jours ½ à $3.00 par jour	118 50
Antoine Leroux, journalier, du 12 au 17 août 1912, 5 jours ½ de travail à $2.00 par jour	11 00
Achille Bertrand, charretier (attelage double), du 6 au 17 août 1912, 11 jours à $4 par jour	44 00
Total	$842 00
3. George Pearson, Hudson, province de Québec, 1er juillet 1912, 55 charges de pierre à 10 cents	$ 5 50
Napoléon Mallette, fils, Hudson, province de Québec, 1er juillet 1912, 190 charges de pierre à 10 cents, $19.00; 1er août 1912, 62 charges de pierre à 10 cents, $6.20; 1er août 1912, 189 charges de terre à 15 cents, $28.35; le 31 août 1912, 303 charges de terre à 15 cents, $45.45; le 31 août 1912, 55 charges de pierre à 10 cents, $5.50	104 50
Georges Pearsons, Como, province de Québec, le 1er août 1912, 79 charges de pierre à 10 cents, $7.90; le 1er août 1912, 106 voyages de terre à 15 cents, $15.90; le 31 août 1912, 158 voyages de terre à 15 cents, $23.70	47 50
Total	$157 50
Grand total	$999 50

4. Du 28 mai au 1er septembre 1912.

5. 605 par 20 pieds; 758 voyages de gravier; 441 tombereau de pierre.

ALLUME-FEU POUR L'INTERCOLONIAL.

M. EMMERSON demande:

1. A quelle date ou à quelles dates a-t-on demandé des soumissions pour la fourniture d'allume-feu pendant le dernier exercice, pour la division de l'est de l'Intercolonial ou pour toutes les divisions?

2. Quel est le nombre des soumissions que le ministre a reçues, quelle est leur date respective; quel est le nom des soumissionnaires et quels sont les prix mentionnés dans chaque soumission?

3. A-t-on accepté la plus basse soumission ou une autre soumission quelconque? Dans l'affirmative, quelle est cette soumission et quel prix a été stipulé dans la convention intervenue?

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Le 24 avril 1912 pour les divisions du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de la province de Québec.

2. Voir précis des soumissions et des mémoires déposés chez le greffier de la Chambre.

3. Voir précis des soumissions annexé à mémoires déposés chez le greffier de la Chambre.

HOMARDERIE D'ISAAC'S-HARBOUR.

*M. SINCLAIR demande:

1. Charles G. Giffin, de Isaac's-Harbour (N.-E.), a-t-il été renvoyé par le ministère de la Marine et des Pêcheries de la position qu'il occupait à la homarderie de cet endroit? S'il en est ainsi, pour quelle raison?

2. Une enquête a-t-elle été tenue?

3. Qui l'a remplacé?

4. Des soumissions publiques ont-elles été demandées?

5. Dans l'affirmative, quels sont le nom de chaque soumissionnaire et le chiffre de chaque soumission?

6. L'entreprise a-t-elle été accordée au plus bas soumissionnaire? Dans la négative, pourquoi?

7. Pour quelle raison la convention intervenue avec Charles G. Giffin a-t-elle été résiliée?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Charles G. Giffin n'a jamais été à l'emploi du ministère de la Marine et des Pêcheries d'une façon régulière; il avait, cependant, convenu avec le ministère de fournir un yatch à gazoline pour la cueillette des œufs de homards; il devait recevoir $12 par jour au cours de la saison 1911.

2. Même réponse que celle donnée dans le cas du premier paragraphe de cette question.

3. Ce service durant la dernière saison a été fait par le capitaine P. McArthur, de Goldborough (N.-E.).

4. Oui.

5. Le capitaine P. McArthur, de Goldborough (N. E.) a offert de fournir un bateau mesurant 34 pieds de pont, 8 pieds 6 pouces de largeur et 50 pieds de profondeur; cette embarcation était munie de voiles, d'un engin Fairbank's Morse pouvant développer 8 chevaux-vapeur—navire et engin neufs—en retour de $5.75 par jour.

Le capitaine Charles G. Giffin, d'Isaac's-Harbour, offrait de fournir un bateau mesurant sur toute sa longueur 32 pieds, 8 pieds et 2 pouces de largeur, et possédant un engin à double cylindres pouvant développer une force de 10 chevaux-vapeur, au prix de $5.95 par jour.

6. Oui, au plus bas soumissionnaire.

7. Il n'existait pas de convention à proprement parler.

LES SERVICES DE DAVID MURRAY.

M. SINCLAIR demande:

Quel salaire (ou rémunération) annuel ou autre David Murray, de Mulgrace (N.-E.), reçoit-il pour le service qu'il accomplit en qualité de douanier à cet endroit?

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): M. David Murray reçoit $400 par année pour le travail qu'il fait en qualité de douanier, à Mulgrave et à d'autres points de la Nouvelle-Ecosse.

GAGES PAYES AUX JOURNALIERS.

M. SINCLAIR demande:

Quel est le chiffre minimum des gages quotidiens, payables aux journaliers ordinaires employés par le ministère des Travaux publics: a) quand l'ouvrage est exécuté par un entrepreneur; b) quand l'ouvrage est dirigé par un contremaître nommé par le ministère?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Il n'y a pas de chiffre minimum arrêté dans le cas des journaliers ordinaires employés par le ministère des Travaux publics, vu que la moyenne des salaires varie dans les différentes parties du pays. Quand il s'agit de travaux exécutés à l'entreprise, c'est le tarif des salaires raisonnables fourni par le ministère du Travail et dont font mention les cahiers des charges qui doit être en vigueur après que le ministère du Travail a fait une enquête pour s'assurer des circonstances locales qui se rattachent à l'exécution de tels travaux. Si le ministère des Travaux publics fait exécuter l'ouvrage à la journée, sous la direction d'un contremaître, il paie la moyenne des prix accordés dans la localité où s'exécute cet ouvrage pour des travaux d'une nature semblable.

POPULATION DU CANADA.

M. MACDONALD demande:

A quelle date a-t-on terminé l'énumération de la population du Canada lors du dernier dénombrement?

L'hon. M. BURRELL (ministre de l'Agriculture): Les chiffres du dénombrement de la population du Canada en 1911 ont été publiés en tableaux le 25 février 1912. Depuis lors, on a reçu les résultats du dénombrement de la population de Riggolet et de Northwest-Arm, postes de la compagnie de la baie d'Hudson jusqu'à la date du 25 juillet; au mois de novembre dernier, on a reçu les chiffres du recensement de Fort-Chimo, de celui de la population établie aux postes du cap Wolstenholme, de la baie de Wakenham, sur le détroit d'Hudson et de celui qu'on trouve à la baie Hopes-Advance, dans la baie Ungava. On croit que tout le travail se trouve ainsi terminé.

EDIFICE PUBLIC A STELLARTON.

M. MACDONALD demande:

1. Le ministère des Travaux publics a-t-il acheté des terrains à Stellarton pour y ériger un édifice public?
2. Le ministère a-t-il autorisé quelqu'un de prendre une option sur lesdits terrains?
3. Dans l'affirmative, quelle est le nom de cette personne?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics):

1. Oui; acquis par expropriation.

2 et 3. Le ministère a donné à M. D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics à Saint-Jean, l'ordre de se rendre à Stellarton et de se procurer des promesses de vente des terrains où l'on pouvait construire avec avantage l'édifice public en question.

SERVICE DE BATEAU TRANSBORDEUR A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. MACDONALD demande:

1. A quelle date a-t-on demandé des soumissions pour un bateau transbordeur destiné au service entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard?
2. Quels étaient les soumissionnaires?
3. Quel était le chiffre de chaque soumission?
4. L'entreprise a-t-elle été adjugée?
5. Dans la négative, le Gouvernement se propose-t-il d'en faire l'adjudication ou de recourir à un nouvel appel de soumissions?

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Il y eut appel de soumissions le 10 juin 1912.
2. Les soumissions sont encore à l'étude au ministère.

3, 4 et 5. Répondu sous le n° 2.

L'ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL.

M. MACDONALD demande:

1. A-t-on reçu le rapport de la commission de l'enseignement technique?
2. Dans la négative, quand compte-t-on le recevoir?

L'hon. M. BURRELL (ministre de l'Agriculture):

1. Non.
2. Le président de la commission apprend au ministre que la rédaction du rapport nécessite l'étude minutieuse d'une multitude de renseignements importants recueillis à l'étranger, que l'on a apporté à ce travail toute la diligence possible, que le rapport, à peu près terminé, reçoit en ce moment les dernières retouches et sera vraisemblablement déposé au commencement de 1913.

LE CANOT DE SAUVETAGE DE PICTOU.

M. MACDONALD demande:

1. Quels sont les noms de ceux qui, en 1911, composaient l'équipage du canot de sauvetage de l'île Pictou, comté de Pictou?
2. Combien des membres de cet équipage de 1911 ont été renvoyés ou remplacés en 1912?
3. Quels étaient, en chaque cas, les motifs de ces renvois ou changements?
4. Quels sont les noms de ceux que l'on a nommés pour remplir les vacances?
5. Sur la recommandation de qui a-t-on fait ces changements?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Alex. Currie (patron), Angus MacDonald, Hugh McCallum, Robt. McFarlane, Chas. A. McCallum, George D. Rankin, Torquil McLean.
2. Tous.
3. Le patron, Alex. Currie, avait cessé de demeurer dans l'île Pictou de façon permanente.
4. Duncan McCallum (patron), Allan McFarlane, John W. McDonald, John A. Rankin, J. Ward McCallum, Charles McIver, Dan Hector McLean.
5. Le directeur du service de sauvetage a recommandé le patron qui a choisi lui-même les membres de son équipage.

LE SECRETAIRE PARTICULIER DE M. MONK.

M. MURPHY demande:

1. Depuis que l'honorable F. D. Monk a donné sa démission de ministre des Travaux publics, quelles fonctions sont assignées à la personne qui lui servait de secrétaire particulier?
2. Quels sont le nom, le rang et les appointements de cette personne?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics):

1. L'ancien secrétaire particulier de l'honorable M. Monk continue de faire partie du personnel du ministère des Travaux publics et s'y occupe de la correspondance française.
2. Mlle Louise Sarault, 1B, $2,400.

LA HOMARDERIE DE TRACADIE.

M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

1. Quels sont les noms, et quelle était la rémunération de chacun des employés de la ho-

marderie de Tracadie-est, comté d'Antigonish, durant la saison de 1912?

2. Quand ledit établissement a-t-il été mis en opération, et est-il resté en activité?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Michel J. Boudreau, $3 par jour; Wm S. Archibald, $3 par jour; A. Scott Dawson, $2.50 par jour; Michel Côté, $1.75 par jour; Hubert Côté, $1.75 par jour; Normand Beshong, $1.75 par jour; Frank Côté, $1.75 par jour.

2. L'établissement fut ouvert le 25 mai et est resté en activité jusqu'au 10 juillet, soit 47 jours.

LE BRISE-LAMES DE SAINTE-ADELAIDE-DE-PABOS.

M. MARCIL demande:

1. A-t-on adjugé l'entreprise du prolongement du brise-lames de Sainte-Adelaïde-de-Pabos, comté de Gaspé?

2. Dans l'affirmative, à qui et à quel prix a-t-elle été adjugée?

3. Quels étaient les autres soumissionnaires, s'il y en eût, et à quels prix offraient-ils d'exécuter l'ouvrage?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2. A Arthur et Edmond Nadeau, au prix de $6,485.

3. J. E. Bernier, $6,950; J. Wilfrid Bégin, $7,200; David Duguay, $9,000.

L'ELECTION DE SELKIRK.

M. NEELY demande:

1. Quel était le président d'élection de la circonscription de Selkirk à l'élection fédérale du 21 septembre 1911?

2. Qui avait recommandé la nomination de cette personne?

3. Cette personne est-elle actuellement à l'emploi du Gouvernement? Dans l'affirmative, quand a-t-elle été nommée, et qui a recommandé sa nomination?

4. Quels sont ses appointements?

L'hon. M. CODERRE (secrétaire d'Etat):

1. Frederick Walter Colcleugh.

2. Pas de renseignements.

3. Oui, à titre d'agent du département des affaires indiennes à Selkirk, depuis le 1er juin 1912. On ignore qui a recommandé sa nomination; les renseignements font défaut sur ce point.

4. $1,200 par année.

LE CANAL DE SAINT-PIERRE.

M. KYTE: Je désire appeler l'attention du secrétaire d'Etat sur certaines réponses qu'il a données lundi à des questions que j'avais posées, et qui ne se rapportent pas précisément à ces dernières. J'avais demandé:

1. Le ministre de la Marine et des Pêcheries ou le ministre des Chemins de fer et Canaux. a-t-il reçu un protêt du maître du port ou des citoyens de Saint-Pierre contre l'entrepreneur chargé des améliorations du canal Saint-Pierre, qui se sert du port pour y déposer les déblais?

2. Quelque correspondance a-t-elle été reçue de l'ingénieur résident à ce sujet? Dans l'affirmative, quelque décision a-t-elle été prise dans l'espèce?

Les réponses du secrétaire d'Etat furent comme suit:

Le 8 juillet 1912 le ministère de la Marine et des Pêcheries recevait une plainte portant qu'on laisse la terre se déverser dans les eaux du canal actuel. Le ministère de la Marine a renvoyé l'affaire au ministère des Chemins de fer et Canaux.

2. Le 20 juillet 1912, l'ingénieur ordinaire adressait au ministère un rapport affirmant qu'on prenait toutes les précautions voulues pour empêcher la glaise de se déverser dans le canal actuel. Le 15 juillet, le principal ingénieur adjoint du ministère des Chemins de fer et Canaux faisait également des observations personnelles à Saint-Pierre et constatait qu'on prenait toutes les précautions voulues pour empêcher la terre de rouler dans le canal.

Mes questions portaient sur l'argile que l'entrepreneur déverse dans le port de Saint Pierre et ne visaient le canal en aucune façon. Le canal relevant du ministère des Chemins de fer et des Canaux, peu m'importait l'usage que l'entrepreneur pouvait en faire, puisque ce dernier est à l'emploi du ministère. Je dis que depuis six mois l'entrepreneur se sert du port de Saint-Pierre comme d'un dépotoir.

M. l'ORATEUR: En discutant la question à cette heure, l'honorable député, contrevient au règlement.

M. KYTE: Plaira-t-il au secrétaire d'Etat de nous dire si l'on a protesté auprès du ministère contre le fait de se servir du port de Saint-Pierre comme d'un dépotoir?

L'hon. M. CODERRE (secrétaire d'Etat): J'ai communiqué à la Chambre les réponses fournies par les divers services; j'irai de nouveau aux renseignements.

M. KYTE: Le secrétaire d'Etat voudra bien se rappeler que ma question porte sur la terre que l'on déverse dans le port.

M. CODERRE: Je m'informerai au plus tôt.

LA ROYAL NATIONAL SANITARIUM ASSOCIATION.

M. CHARLTON: Avec votre autorisation, monsieur l'Orateur, j'aimerais, sans être tenu de donner l'avis d'usage, à appeler l'attention du ministre des Postes sur une affaire très urgente.

Il y a quelques années, la National Sanitarium Association, dont lord Strathcona est président, obtenait du ministère des Postes le privilège de se servir de timbres-poste dits de Noël, timbres dont elle a vendu pour

à peu près $16,000 l'an dernier. A l'heure actuelle, elle a $20,000 de ces timbres en vente dans chacune des villes, dans chacun des chefs-lieux et villages du Dominion, et il semble maintenant que l'on doive en interdire l'usage. J'ai reçu une dépêche hier soir et une lettre ce matin, par quoi le président du comité de régie m'annonce que le ministère des Postes a ordonné de mettre fin à l'usage de ces timbres.

Je pourrais faire observer qu'aux Etats-Unis la société américaine de la Croix Rouge fait usage de timbres semblables au dos des lettres. Si le ministre des Postes pouvait le faire, je le prierais de porter à la connaissance du public, dans le plus bref délai, qu'il est permis en Canada de coller les timbres de cette association au dos des lettres.

L'hon. M. PELLETIER (ministre des Postes): L'affaire est fort importante et, ainsi que dit l'honorable député, assez urgente, vu que l'on a fait imprimer les timbres, chose qu'autorisait jusqu'à un certain point une décision antérieure du ministère des Postes. L'expérience a fait constater que tout ce qui, sur les lettres, ressemble par la forme ou la couleur au timbre-poste ordinaire, gêne considérablement le travail du personnel des postes, et plus particulièrement dans les grands bureaux comme ceux de Montréal et de Toronto.

Les employés de ces bureaux ont énormément à faire à certain temps et confondent avec les timbres-postes ordinaire les timbres spéciaux que l'on colle ainsi sur les lettres, ce qui occasionne des pertes considérables et des embarras sans nombre.

Au surplus, les pays de l'union postale ont interdit l'usage de ces timbres, et l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie et la Grande-Bretagne renvoient les lettres régulièrement affranchies qui portent de tels timbres particuliers. Le ministère des Postes du Canada avait constamment refusé d'accorder ce privilège à venir jusqu'à certaine date où le ministre, mû sans doute par un sentiment de charité fort louable, autorisa pour la première fois l'usage de timbres particuliers. J'ai reçu des protestations de certains pays de l'union postale, et nous jugeons préférable de suivre l'exemple d'autres nations.

Je sais, toutefois, que l'institution dont parla mon honorable ami aura les sympathies de toute la députation, vu son excellent but. Comme il y a eu déjà de fortes dépenses, nous avons décidé, après avoir pris l'avis des chefs du département, que, si le conseil d'administration de l'hôpital en question promet qu'on n'emploiera ces timbres que pour cacheter les lettres, et non du côté où se trouve le véritable timbre-poste, le département fera exception à la règle, cette année, et permettra l'emploi de ces timbres, à cause de l'excellent objet qu'on a en vue, avec l'entente formelle que, l'an prochain, nous appliquerons rigoureusement la règle.

M. CHARLTON.

M. l'ORATEUR: Cette discussion me semble être une dérogation au règlement. Je croyais qu'il s'agissait simplement d'une question et d'une réponse. En pareil cas, il vaudrait mieux inscrire l'avis ordinaire au Feuilleton, parce que, si un député enfreint le règlement, sa conduite en engage d'autres à se prévaloir du même privilège, et il est difficile de refuser à l'un ce qu'on accorde à l'autre.

LE CANAL DE PANAMA.

M. SINCLAIR demande:

Copie de toute correspondance, décrets du conseil, dépêches, mémoires et autres papiers et documents en la possession du Gouvernement ou de quelqu'un des départements, au sujet des taux qui seront exigés par le gouvernement des Etats-Unis sur les navires passant par le canal de Panama.

—Monsieur l'Orateur, je sais fort bien que cette question intéresse l'empire ainsi que le Canada, et que les autorités de la Grande-Bretagne l'ont mise à l'étude. Toutefois, elle nous intéresse beaucoup, vu que le canal de Panama influera sur notre commerce, tant à l'orient qu'à l'occident. Ainsi, en se servant du canal, Montréal raccourcira de 3,000 milles la distance qui la sépare de l'Australie. Ce canal influera aussi sensiblement sur le commerce du littoral canadien du Pacifique et rapprochera de plusieurs centaines de milles la Colombie-Anglaise d'Halifax et de l'Europe. Il intéresse tellement la marine marchande du Canada que je ne crois pas que la Chambre puisse s'abstenir de commenter la situation qui existe actuellement.

Le point que je veux surtout discuter a trait au privilège dont jouira le cabotage des Etats-Unis qui ne paiera de péages, tandis qu'on en exigera des bâtiments marchands des autres pays. Cet état de chose concerne surtout le cabotage, mais il influera aussi sur le commerce maritime.

La marine marchande du Canada n'est pas considérable à l'heure qu'il est, et elle n'augmente pas autant que nous le voudrions, surtout les paquebots. Dans ces dernières années, elle a plutôt semblé devoir disparaître de la surface des mers. Le registre canadien mentionne une contenance d'environ 800,000 tonneaux. Chacun sait que notre population a l'ambition de construire des navires. Le peuple canadien est fier et ne tolérera pas longtemps que son pavillon disparaisse de la surface des mers.

Dans la province dont je suis originaire, nous nous vantions autrefois du tonnage des navires dont les propriétaires demeuraient dans cette province. Un jour les habitants de la Nouvelle-Ecosse furent propriétaires de navires dont le port total représentait plus d'un tonneau par tête C'est une proportion plus forte qu'il n'y en a

jamais eu dans aucun pays, sans en excepter la Grande-Bretagne. A aucune époque des annales de la Grande-Bretagne—et l'on peut en dire autant des Etats-Unis—la population n'a possédé, terme moyen, des vaisseaux dont le port représentait un tonneau par tête d'habitant.

Les habitants de la Nouvelle-Ecosse ont l'ambition de rétablir l'ancien état de choses et de reprendre le rang qu'ils occupaient sur l'océan. Nous avons à notre portée les hommes et les matériaux. Nous sommes des gens de mer et, vu les progrès accomplis pendant ces dernières années par nos forges et nos aciéries, le moment doit être bien choisi pour que la population du littoral entreprenne de construire des navires.

Je le répète, mon intention est de signaler la conduite des Etats-Unis que je considère comme la rupture d'une entente intervenue il y a quelques années entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis. A la dernière session j'ai appelé l'attention sur ce sujet et le premier ministre a eu l'obligeance de me dire que le Gouvernement mettait tous ses soins à l'étude de cette question. Je ne doute pas qu'il en soit ainsi; mais, depuis, le congrès américain a agi et il a adopté une loi exemptant les navires caboteurs des Etats-Unis du paiement de tout péage et imposant des taxes considérables basées sur le tonnage des navires des autres pays.

Je sais, naturellement, que le ministère des affaires étrangères, à Londres, a mis cette question à l'étude, et tout le monde a lu l'habile exposé qu'en a donné l'autre jour sir Edward Grey. Personne au Canada ne s'oppose à ce que les Etats-Unis subventionnent leurs navires; s'ils jugent à propos d'accorder une subvention pour favoriser la marine marchande américaine, nous ne pouvons pas trouver à redire, mais nous ne voulons pas qu'on le fasse à notre détriment, car les navires étrangers auront à acquitter l'intérêt sur les frais de premier établissement et d'entretien de ce canal. De fait, si les navires caboteurs des Etats-Unis sont complètement exemptés, nous aurons à payer notre quote-part de la subvention accordée aux navires des Etats-Unis.

Les termes de la convention entre les deux pays sont connus de tous; il ne doit pas y avoir de différence entre les péages imposés aux navires des Etats-Unis et les péages exigés des navires de la Grande-Bretagne. Une convention est intervenue dès 1850 entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, sous le nom de traité Clayton-Bulwer, et par cette convention les deux pays s'engagent à ne rien faire relativement à la construction ou à la mise en service de ce canal. Qu'on me permette de citer une phrase du traité:

Les gouvernements des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne déclarent par les présentes que ni l'un ni l'autre n'obtiendra ou ne maintiendra jamais pour lui-même une juridiction exclusive sur ledit canal maritime.

Ce traité, conclu en 1850, embarrassait les Etats-Unis lors de la faillite de la compagnie du canal de Panama et lorsqu'ils décidèrent de construire eux-mêmes cette œuvre importante. Force leur fut donc de s'adresser de nouveau à la Grande-Bretagne et de négocier une nouvelle convention, vu qu'ils ne pouvaient pas entreprendre de construire et d'exploiter le canal, parce que le traité Clayton-Bulwer l'interdisait formellement. Afin d'éviter des embarras, un nouveau traité désigné sous le nom de traité Hay-Pauncefote a été conclu en 1901. Ce traité a été signé le 18 décembre 1901 et a été promulgué le 22 février 1902. Souffrez que je cite les articles 2 et 3:

2. Il est convenu que le canal pourra être construit sous les auspices du gouvernement des Etats-Unis, soit directement à ses propres frais ou à l'aide de dons ou de prêts d'argent à des particuliers ou à des compagnies ou subordonnément aux articles dudit traité. Ledit gouvernement aura et exercera tous les droits se rattachant à cette construction, ainsi que le droit exclusif de voir à la réglementation et à l'administration dudit canal.

3. Les Etats-Unis adoptent comme base de la neutralité dudit canal maritime les règles suivantes, telles qu'elles sont incorporées, en substance, dans la convention de Constantinople déposée le 28 octobre 1888, relativement à la navigation libre du canal de Suez, à savoir: 1. Le canal sera libre et accessible pour les bâtiments marchands et les vaisseaux de guerre de toutes les nations se conformant à ces règles à des conditions d'entière égalité, de sorte qu'il n'y aura d'inégalité de traitement envers aucune de ces nations ou envers ses citoyens ou sujets, relativement aux conditions du trafic ou aux droits exigés sur le trafic, ni autrement. Ces conditions et ces droits seront justes et raisonnables.

Ces articles autorisent les Etats-Unis à construire et à entretenir le canal, mais à la condition expresse et formelle qu'il sera libre et accessible pour tous les bâtiments marchands et les vaisseaux de guerre de toutes les nations se conformant aux règles prescrites et qui devront être sur le même pied. Le président Taft, si je comprends bien, prétend que "toutes les nations" ne comprennent pas les Etats-Unis, bien qu'il soit évident que ce traité a été conclu afin de mettre sur le même pied les navires des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne.

D'après l'interprétation du président Taft les mots "toutes les nations" ne comprennent pas les Etats-Unis et, par conséquent, ceux-ci sont libres de permettre à leurs navires de franchir le canal sans payer de péage et d'obliger les navires de tous les autres pays à supporter tous les frais d'entretien du canal. En somme, le gouvernement des Etats-Unis a, par le traité de 1850, renoncé au droit de construire et d'exploiter le canal et il a repris ce droit aux termes du traité que j'ai mentionné tan-

tôt, le traité Hay-Pauncefote de 1902; mais il l'a repris à la condition expresse que j'ai rappelé, et je soutiens qu'actuellement il ne se conforme pas à cette condition.

Je désire aussi citer le statut que le congrès des Etats-Unis a adopté au sujet de cette importante affaire depuis notre dernière session:

Qu'il soit décrété par le sénat et la chambre des représentants des Etats-Unis d'Amérique, réunis en congrès, que, à compter du parachèvement du canal de Panama, il ne sera pas exigé ni perçus de péage d'aucun navire ou vaisseau qui porte le pavillon américain et qui se livre au cabotage, pour la traversée dudit canal.

Cette loi du congrès des Etats-Unis a été adoptée le 16 décembre de l'an dernier, mais n'a pas reçu la sanction du président à ce moment-là. Toutefois, elle l'a reçue plus tard. Cette loi décrète de plus:

Que, lors de l'établissement des tarifs pour l'usage du canal, tout vaisseau qui fait le commerce de cabotage des Etats-Unis et qui appartient en tout ou en partie à une compagnie de chemin de fer ou à une compagnie dont les actions appartiennent en tout ou en partie à une compagnie de chemin de fer paiera les taux les plus élevés exigés d'un vaisseau.

On se demande si cette disposition s'applique aux navires qui appartiennent à des compagnies de chemins de fer du Canada ou si elle ne s'applique qu'à ceux qui appartiennent à des compagnies de chemins de fer des Etats-Unis. Le ministère des affaires étrangères à Londres s'occupe de cette question.

Je prétends que les stipulations du traité Hay-Pauncefote ont été enfreintes par l'acte du congrès américain. Aux Etats-Unis même, les avis sont plus ou moins partagés.

Des journaux influents ont fortement blâmé la conduite du président Taft et du congrès au sujet de ce traité. Ainsi le "Evening Post" de New-York tient ce langage:

Le projet de loi concernant le canal de Panama, dans son esprit et dans sa lettre, se propose de violer ouvertement cet engagement. Il le ferait en permettant aux navires américains de traverser le canal sans acquitter de péage et en en exigeant de tous les autres navires. Voilà la notion que le congrès a d'une "entière égalité" et "d'aucune distinction". Cette mauvaise foi flagrante a été signalée à plusieurs reprises tant au congrès que lors du congrès.

La presse, tant dans les Etats-Unis qu'en Angleterre, a parlé avec la même force, et je crois qu'elle avait raison. L'article qui se rapporte au commerce de cabotage des Etats-Unis contredit clairement, d'après moi, les termes du traité, d'abord parce qu'il fait porter entièrement aux vaisseaux étrangers les frais d'entretien du canal, et deuxièmement, il donne un avantage au commerce de cabotage des Etats-Unis, ce qui est défendu par la convention..

Il est possible que le Canada tienne la clef de la situation, vu que les vaisseaux américains se servent aujourd'hui de la route du Saint-Laurent, et naviguent dans nos eaux actuellement sans payer de droits, si je ne fais pas erreur. Je ne connais pas bien quels droits ils possèdent, ou si leurs droits sont si clairs qu'aucun changement ne puisse être fait. Mais il est très possible que nous puissions mettre certaines conditions au passage des vaisseaux américains dans nos eaux, ce qui aurait pour résultat de nous obtenir justice et respect pour nos droits garantis par le traité au sujet du canal de Panama. Cette question est de très grande importance pour la navigation sur la côte de l'Atlantique et sur celle du Pacifique. Je n'ai rien de plus à dire, excepté que je ne crois pas que nous devrions laisser les choses se passer ainsi sans que le Parlement du Canada fasse une protestation quelconque.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): La question soulevée par l'honorable député de Guysboro est sans doute très importante. J'ai eu occasion de la discuter dans le cours de l'été dernier avec le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères, et de lui faire connaître les vues du Gouvernement canadien. Comme le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères a fait tenir au gouvernement des Etats-Unis, par l'entremise de l'ambassadeur anglais à Washington, une note renfermant les vues du gouvernement de Sa Majesté sur le sujet, et comme je ne sache pas que le gouvernement des Etats-Unis ait encore répondu à cette note, je ne crois pas devoir discuter aujourd'hui cette question d'une façon générale.

Non seulement le gouvernement canadien a fait connaître au gouvernement de Sa Majesté de vive voix ses vues sur la question, mais il les a exposées aussi par écrit, et à part cela le ministre du Commerce s'est mis en devoir d'obtenir des chambres de commerce, des compagnies de navigation, des compagnies de chemin de fer, et d'autres associations importantes en Canada, leurs vues au sujet des affaires probables de la législation des Etats-Unis concernant le canal. Il n'y a pas d'objection à déposer ces documents, à l'exception peut-être que quelques-uns puissent être d'une nature confidentielle dans le moment.

Je sius très heureux que mon honorable ami ait appelé l'attention de la Chambre sur cette question; et j'abonde entièrement dans l'opinion qu'il a exprimée sur la force et la puissance du mémoire soumis par sir Edward Grey, secrétaire d'Etat

aux affaires étrangères au gouvernement des Etats-Unis.

(La motion est adoptée.)

ACHAT D'UN QUAI A SOREL.

M. LEMIEUX demande:

Copie de toutes pétitions, lettres, tous télégrammes, etc., relativement à l'achat par le département des Travaux publics du quai Pontbriand à Sorel (P. Q.).

—J'espère que les faits que divulguera la production des documents ne seront pas aussi graves qu'on m'en informe. Il y a quelques années ce quai a été offert à l'ancien Gouvernement pour la somme de $6,000. En réponse à une question que j'ai posée l'autre jour on m'apprit que le Gouvernement actuel a payé la somme énorme de $15,000 pour ce quai. J'ai vu ce quai moi-même et bien que je ne prétende pas être très connaissant dans les quais, le peu que je sais m'autorise à dire que s'il n'y a pas erreur quelque part, et si le Gouvernement a payé $15,000 pour ce quai, c'est un scandale de la plus belle eau.

M. FOSTER (Toronto-nord): Les deux termes ne vont pas beaucoup ensemble.

M. LEMIEUX: Je le répète, c'est un scandale de la plus belle eau, eau nécessaire pour laver et blanchir, si possible, ceux qui sont coupables de cet achat.

Une coïcidence remarquable, monsieur l'Orateur, est que ce quai a été acheté quelques semaines seulement avant la dernière élection dans le comté de Richelieu. Plusieurs noms ont été mêlés à cet achat. Les choses ne marchaient pas très vite, apparemment, et certaines personnes sont intervenues. D'autres ont fait entendre des plaintes. Quelques-uns prétendaient que la distribution des faveurs ministérielles leur appartenait. M. Morgan, qui était le candidat conservateur, répétait dans tout le comté que quelques-uns en souffriraient, et que la distribution des faveurs dans le comté de Richelieu lui appartenait et non pas aux représentants des comtés voisins. Dans tous les cas, je n'hésite aucunement à dire que l'achat par le Gouvernement actuel pour la somme de $15,000, juste à la veille d'une élection complémentaire, d'un quai que l'ancien gouvernement avait refusé d'acheter pour la somme de $6,000 qu'on lui demandait, me paraît être une transaction très louche. Dans tous les cas, nous verrons les documents et si le Gouvernement n'est pas coupable, je le dirai à la Chambre.

L'hon. M. FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Mon honorable ami aurait mieux fait, peut-être, de ne pas apporter autant de suppositions sur le culpabilité du Gouvernement avant d'être en possession des documents.

(La motion est adoptée.)

EXPROPRIATION DE TERRAINS A SAINT-PIERRE (N.-E.).

M. KYTE demande:

Copie de tous les documents, lettres et télégrammes en la possession du département des Chemins de fer et Canaux, ou de l'un ou l'autre des départements administratifs depuis le 1er octobre 1911, en rapport avec l'acquisition ou l'expropriation de terrains à St-Pierre (N.-E.), pour les fins du canal, ainsi qu'avec l'évaluation des estimateurs chargés de fixer la valeur de ces terrains, les instructions données aux estimateurs, le rapport ou les rapports des estimateurs, la superficie des terrains, le prix qu'ils ont coûté, et les émoluments accordés à chaque estimateur pour ses services.

—Je désire faire connaître à la Chambre les raisons qui m'ont porté à faire cette motion. Il y a deux ans environ l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux avait décidé de faire certaines améliorations au canal Saint-Pierre, dans le comté de Richmond. Le projet comprenait en partie la dérivation du cours du canal actuel en vue de faire disparaître, autant que possible, la courbe qui existait dans l'ancien canal, et qui empêchait le passage des vaisseaux de plus grande dimension qui aujourd'hui veulent passer par ce canal important. Il était nécessaire pour cela d'exproprier un certain terrain qui, par hasard, appartenait à M. J. A. Gillies, candidat défait dans le comté de Richmond à la dernière élection. Lorsque le crédit demandé pour faire ces travaux fut étudié en comité des subsides, je posai certaines questions au ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Cochrane) que je lirai à la Chambre:

M. KYTE: Le ministre a-t-il reçu quelques rapports concernant la quantité de terrains additionnels qu'il faudra exproprier pour améliorer le cours du canal?

M. COCHRANE: Je n'en ai pas. On procède dans le moment à l'expropriation des terrains?

M. KYTE: Le ministre se propose-t-il de faire évaluer ces terrains par la cour d'échiquier?

M. COCHRANE: Je dois dire que j'ai reçu certaines lettres l'autre jour, et que j'ai envoyé M. O'Dwyer faire l'évaluation des terrains. C'est ce que j'ai fait jusqu'à présent.

M. KYTE: Je crois que la valeur devrait en être fixée par la cour d'échiquier.

M. COCHRANE: Le département a envoyé quelqu'un faire l'évaluation des terrains et a ensuite fait une offre au propriétaire. Si le propriétaire refuse d'accepter l'offre, alors nous irons devant la cour d'échiquier.

Cette déclaration me satisfaisait pleinement. Je me disais que si le propriétaire refusait d'accepter l'évaluation de son ter-

rain fait par l'expert envoyé par le département des Chemins de fer et des Canaux il serait obligé d'aller devant la cour d'échiquier, et qu'alors on ne pourrait certainement pas prétendre que ce tribunal aurait fait une évaluation extravagante du terrain.

Il est vrai qu'un nommé O'Dwyer a été envoyé à Saint-Pierre, en avril dernier, pour faire l'évaluation des terrains, et que M. O'Dwyer a fait un rapport sur la valeur des terrains, mais que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas tenu jusqu'au bout la promesse qu'il avait faite, c'est-à-dire d'obliger M. Gillies à aller devant la cour d'échiquier, s'il demandait pour son terrain plus que la somme accordée dans le rapport de M. O'Dwyer.

Les faits sont que lorsque le rapport de M. O'Dwyer a été envoyé au département des Chemins de fer et des Canaux, le propriétaire du terrain ne voulut pas accepter son évaluation et M. Gillies demandait la nomination d'une commission qui siégerait dans la ville de Saint-Pierre comme tribunal d'appel de l'évaluation faite par M. O'Dwyer.

Les commissaires proposés par M. Gillies étaient deux candidats défaits dans l'élection provinciale de la Nouvelle-Ecosse, et le troisième était son propre agent électoral dans la dernière élection. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nommait ces trois personnes pour constituer une cour d'appel, si je puis l'appeler ainsi, qui reviserait l'évaluation indépendante de ce terrain par M. O'Dwyer. Ces experts se sont donc réunis, et leur décision a été d'accorder $3,750.00 à M. Gillies pour le terrain requis par le département des Chemins de fer et Canaux, et dont la dimension était de 3 acres 8, de sorte que M. Gillies a pratiquement vendu $1,000 l'acre le terrain évalué par ces commissaires.

M. LEMIEUX: Combien d'acres?

M. KYTE: Trois acres et huit dixième pour lesquels les commissaires lui ont accordé la somme de $3,750.00, soit $1,000 de l'acre.

M. EMMERSON: Quelle était l'évaluation de M. O'Dwyer?

M. KYTE: C'est ce qu'il ma été impossible de savoir et c'est pour cela que je demande ces documents.

M. LEMIEUX: Quelle est la valeur de la propriété là-bas?

M. KYTE: Je vais porter à la connaissance de la Chambre certains faits établissant qu'elle était la juste valeur de cet immeuble. M. Gillies a été propriétaire du terrain depuis 1900. En 1906, ces 90 acres, propriété de M. Gillies, ont été évalués à la somme de $8,800, soit à peu près $100 de l'acre. La règle suivie dans la Nouvelle-Ecosse est de prendre pour chiffre de l'évaluation foncière taxable celui de la valeur marchande de l'immeuble, au comptant, et les répartiteurs de 1906 jugèrent que $100 de l'acre serait une juste estimation de la valeur de cet immeuble et la fixèrent à ce chiffre. Mais M. Gillies, mécontent, s'inscrivit en faux contre cette décision devant la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse. Je vais donner lecture des déclarations, sous serment, faites à l'appui de cette demande.

M. LEMIEUX: Est-ce le même M. Gillies qui a fait nommer Landry?

M. KYTE: Le même. Je commencerai par donner lecture de la déclaration sous serment faite par M. Gillies lui-même à la cour suprême; puis je donnerai lecture des déclarations sous serment de deux des commissaires qui lui accordèrent mille dollars pour une acre de l'immeuble.

M. LEMIEUX: Landry était-il du nombre?

M. KYTE: Non, puisqu'il était en prison alors. (Lisant):

Cour suprême.—Ministère public.
Evaluation de terrains à Saint-Pierre dans le comté de Richmond, la propriété de Joseph A. Gillies, avocat, de Sydney, dans le comté de Cap-Breton, sous l'empire de l'Assessment Act.

Affidavit de J. A. Gillies.

Le soussigné, Joseph A. Gillies, avocat, de Sydney, dans le comté du Cap-Breton, déclare sous serment ce qu'il suit:

1. Je suis le requérant dans l'espèce;

2. Je suis propriétaire de terrains sur la rive ouest du canal de Saint-Pierre, dans le district municipal n° 7, comté de Richmond, de la contenance de moins de 90 acres, seul terrain dont je sois propriétaire dans ledit district de Saint-Pierre, dit comté de Richmond.

3. J'ai fait l'acquisition dudit terrain en l'année 1903, par voie d'achat de Charles Archibald, d'Halifax, moyennant la somme de mille dollars. . .

C'est-à-dire, monsieur l'Orateur, que M. Gillies a payé mille dollars pour la totalité des 95 acres dont il fit l'acquisition dans le temps.

M. LEMIEUX: Combien y a-t-il d'années?

M. KYTE: En 1903.

. . . ledit lopin de terre étant alors de la contenance de 95 acres, mais ayant été diminué depuis de plus de 6 acres, par suite d'expropriations par compagnie de chemins de fer et de ventes.

4. Ledit terrain n'a pas pris de valeur depuis que j'en ai fait l'acquisition, et il a été morcelé en parcelles de diverses grandeurs par une voie ferrée qui le traverse depuis 1902.

5. L'évaluation sous serment de ce lopin de terre a été fixée par les répartiteurs du district municipal où il est situé à la somme de $1,200 pour les années 1902, 1903 et 1904.

6. Ci-annexé et marqué "A" est un plan de ladite propriété, où l'on voit indiquée une partie du terrain exproprié par le chemin de fer du Cap-Breton, pour sa voie ou autres fins.

7. La superficie ainsi prise pour ledit chemin de fer est de 5 acres ½, vers le centre du lopin et sur toute sa largeur de l'est à l'ouest.

8. Une grande partie de ce terrain en dehors de la superficie attribuée au chemin de fer se trouve dépréciée du fait de ce morcellement, sans compter que l'accès au port de Saint-Pierre se trouve coupé, et que le soussigné se trouve privé de plus de cinq cents pieds de plage ou de grève le long dudit port.

9. Ce terrain fut exproprié pour ledit chemin de fer peu de temps après que j'en eus fait l'acquisition de M. Archibald, et ce, sous l'empire du chapitre 123 des statuts de la Nouvelle-Ecosse de 1902, et les 5 acres ½ ainsi expropriés, y compris la dépréciation du reste du lopin en conséquence du morcellement et la privation d'accès à la grève du port de Saint-Pierre, furent évalués à $160, chiffre fixé par les arbitres, James K McKichan, Simon McKenzie et Alexander E. Morrison, tous domiciliés dans le comté de Richmond, à ce que le soussigné croit véritablement.

10. Le soussigné est établi à Sydney, comté de Cap-Breton, où se trouve son bureau et sa place d'affaires. Son terrain de Saint-Pierre est sans occupant, sans bâtiments d'aucune sorte, sans clôture, ni barrière aucune, ni personne qui soit en possession; il n'a pas de bureau ni place d'affaires à Saint-Pierre, non plus qu'en aucun endroit du comté de Richmond; il n'a pas d'agent sur les lieux, ni aucun domicile dans le comté de Richmond.

11. Ce n'est que le 20 avril dernier que le soussigné apprit que les répartiteurs généraux du comté de Richmond pour l'année courante avaient porté l'estimation de sa propriété de Saint-Pierre à $8,800. Il ne reçut aucun avis de cette évaluation ni de la part des répartiteurs ni de la part d'autres personnes; il n'en sut absolument rien jusqu'après l'expiration du délai fixé pour réclamer, autrement il en aurait appelé. Avis de l'évaluation ne lui fut pas signifié, il ne fut appelé à remplir aucune formule ni à fournir aucun renseignement. Il ne songeait nullement que les répartiteurs fixeraient pour cette propriété un chiffre d'évaluation plus élevé que celui de 1902, 1903 et 1904, savoir: $1,200, ce chiffre étant à son avis, et suivant sa connaissance de la valeur des terrains à Saint-Pierre pour fins de contributions, bien assez élevé.

12. L'évaluation d'aucun terrain de Saint-Pierre ou du voisinage, adjacent à la propriété du soussigné, ou à proximité d'elle, n'a été relevée depuis trois ans, si ce n'est exceptionnellement et dans une faible mesure.

13. Les terrains ne sont pas en demande à Saint-Pierre, depuis que le soussigné a fait l'acquisition de ce lopin en février 1902, il a cherché à s'en défaire, mais n'a réussi à vendre que quatre petits emplacements à des habitants de Saint-Pierre, et bien qu'il ait fait de son mieux pour effectuer des ventes, soit au terrain ou à l'acre, il n'y a pas réussi et on ne lui a pas fait d'offre quelconque.

14. Une grande partie de ce terrain est marécageux, inutilisable, et ne pourrait être vendue, à ce que je crois sincèrement à aucun prix. Une forte partie est couverte de broussailles ou de petits bois d'aucune valeur. La contenance de 95 acres indiquée par des estimateurs est inexacte, la superficie est de moins de 90 acres, et sur ce nombre plusieurs ne sont pas vendable à cause de la proximité du chemin de fer, de la forme et de l'exiguïté des parcelles et de la difficulté d'accès au chemin, comme l'indique le plan (pièce justificative "A").

15. L'évaluation de $8,800 établie sur cette propriété est exagérée, et même dans une mesure exorbitante; elle est entièrement erronée, et le soussigné est persuadé que s'il avait eu la liberté d'en appeler de la décision, il aurait pu l'établir d'une manière concluante.

16. Le secrétaire de la municipalité du comté de Richmond informe le soussigné que le conseil n'a pas fixé d'autres dates pour l'achèvement desdits rôles que celle prescrite par le chapître 73 des Statuts revisés de 1900.

17. D'après les renseignements qu'il tient de William Leviconte, établi à priximité de Saint-Pierre, et qui est propriétaire foncier dans ledit comté de Richmond, le soussigné croit sincèrement que le rôle d'évaluation pour la circonscription n° 7 n'a pas été affichée dans ladite circonscription avant le 8 janvier 1906.

18. Le soussigné souffrirait un grave préjudice et serait victime d'un grave deni de justice si ce chiffre d'évaluation était maintenu, attendu qu'il excède de beaucoup la valeur marchande du terrain, le prix qu'il serait possible d'en obtenir aux enchères, comme celui que le soussigné s'empresserait d'accepter, si on lui en faisait l'offre.

Donné sous serment à Sydney, dans le comté de Cap-Breton, le 17 décembre 1906.

Devant moi (Signé): A. D. GUNN,
Commissaire des cours suprême et de comté, dans et pour le comté de Cap-Breton.

JOSEPH A. GILLIES.

Cet affidavit est produit de la part de Joseph A. Gillies, le requérant.

J'ai ici des affidavit de onze citoyens en vue de Saint-Pierre établissant que la valeur des terrains est de moins de $100 de l'acre, et que l'évaluation de $100 de l'acre établie sur ce terrain était absolument exorbitante, excessive et injuste. Je vais me contenter pour le moment de lire deux affidavit faits par deux des commissaires qui adjugèrent à M. Gillies mille dollars de l'acre en mai ou juin derniers. Voici l'affidavit de John Morrison, que l'on trouvera à la page 8 du dossier imprimé.

Cour suprême—Ministère public.
Evaluation de terrain à Saint-Pierre, dans le comté de Richmond, la propriété de Joseph A. Gillies, avocat, de Sydney, dans le comté de Cap-Breton, sous l'empire de l'Assessment Act.

Affidavit de John Morrison.

Le soussigné, John Morrison, hôtelier de Saint-Pierre, comté de Richmond, déclare sous serment ce qu'il suit:

1. Je suis et j'ai été domicilé dans Saint-Pierre susdit depuis plus de quarante ans.

2. Je suis propriétaire foncier à Saint-Pierre et j'ai une bonne idée de la valeur des terrains à cet endroit.

3. Je connais bien le terrain attribué audit Joseph A. Gillies, à Saint-Pierre susdit. Il ne se trouve aucun bâtiment sur ce terrain; il n'est ni clôturé, ni cultivé, ni amélioré d'aucune manière; c'est une commune, dont certaines parties sont marécageuses et inutilisables.

4. Les petits terrains à bâtir ne sont pas en demande à Saint-Pierre, et ne l'ont pas été par le passé; et, bien qu'il puisse se vendre un tel terrain à l'occasion, je suis persuadé qu'on ne réussirait pas à disposer ainsi d'une étendue considérable. Je ne pense pas davantage que la demande ait augmenté ces années dernières, si ce n'est dans une mesure très légère.

5. A mon avis, l'estimation de $8,800 sur ce lopin de terre excède de beaucoup sa valeur marchande aux enchères, et d'après ma connaissance de ce terrain et des terrains situés dans le district de Saint-Pierre, je dis que l'estimation de $8,800 attribuée à ce terrain est excessive, exorbitante et injuste.

Donné à Saint-Pierre, dans le comté de Richmond, ce 3e jour de décembre 1906.

Devant moi (Signé): JOHN D. MATHESON.
Commissaire des cours suprême et de comté, dans le comté de Richmond.

(Signé): JOHN MORRISON.

Le présent affidavit est produit de la part de Joseph A. Gillies, le requérant.

Voici maintenant l'affidavit fait par Donald Y. Stewart, un autre des commissaires qui accordèrent à M. Gillies $1,000 de l'acre pour ce terrain au mois de mai ou juin dernier:

Cour suprême—Ministère public.

Evaluation de terrains à Saint-Pierre, dans le comté de Richmond, la propriété de Joseph A. Gillies, avocat, de Sydney, dans le comté de Cap-Breton, sous l'empire de l'Assessment Act.

Affidavit de D. Y. Stewart.

Le soussigné, Donald Y. Stewart, marchand de Saint-Pierre, dans le comté de Richmond, déclare sous serment ce qu'il suit:

1. J'habite Saint-Pierre depuis environ vingt ans, et, tout ce temps-là, j'ai été dans les affaires; j'y possède plusieurs morceaux de terre, et je connais assez bien la valeur de la propriété à Saint-Pierre et dans le voisinage.

2. Je connais parfaitement la propriété qui a été évaluée à $8,800 à Saint-Pierre pour le Joseph A. Gillies ci-dessus mentionné, et je déclare que, selon moi, cette évaluation excède de beaucoup la somme que ledit terrain aurait rapporté à l'enchère.

3. Ce terrain est sans clôture et il est utilisé en commun, il est en grande partie humide et marécageux et il ne peut être d'aucun usage dans son état actuel.

4. Les terrains à bâtir de faible dimension à Saint-Pierre sont peu recherchés et, bien qu'il en soit vendu de temps à autre, il serait impossible d'en vendre en nombre tant soit peu considérable pour des fins de construction.

5. A mon avis, l'évaluation à $8,800 de cette terre dépasse de beaucoup le prix courant, et d'après la connaissance que j'ai de la valeur des terres à Saint-Pierre et dans le voisinage, je dis que l'évaluation à $8,800 de ce lot est excessive, extravagante et sans excuse.

(Signé): D. Y. STEWART.

Déclaré sous serment à Saint-Pierre, dans le comté de Richmond, ce 7 décembre 1906.

Devant moi (Signé): JOHN D. MATHESON.
Commissaire des cour suprême et de comté, dans et pour le comté de Richmond.

Cet affidavit est produit au nom de Joseph A. Gillies, le demandeur.

Je ne veux pas retarder les travaux de la Chambre en lui donnant lecture d'affidavit autres que ceux qui sont imprimés dans cette affaire; je me borne à relater les faits que ces pièces démontrent. Je m'abstiendrai de tout autre commentaire, si ce n'est pour dire qu'après avoir reçu du ministre des Chemins de fer, à la dernière session du Parlement, l'assurance que, si le propriétaire du terrain n'était pas satisfait de la valeur attribuée à ce terrain par M. O'Dwyer, envoyé là tout exprès, il aurait à s'adresser à la cour d'échiquier. J'ai été surpris de voir que l'on n'ait pas suivi cette manière de procéder. J'ai été extrêmement désappointé de ce que le ministre des Chemins de fer et des Canaux n'ait pas laissé à la cour d'échiquier la solution de cette affaire, au lieu d'accepter la décision de trois des amis personnels et politiques de M. Gillies à Saint-Pierre, gens à qui l'on a eu recours, comme à un tribunal d'appel pour la revision de l'arrêt rendu par M. O'Dwyer. L'honorable ministre doit avoir dans ses bureaux, je n'en doute pas, quelques pièces relatives à cette affaire, et je désirerais les voir avant de présenter d'autres observations. En attendant, j'invite la Chambre à réfléchir sur les faits que je viens de lui signaler. J'espère avoir l'occasion de revenir plus tard sur ce même sujet au cours de la présente session.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je ne me souviens pas d'avoir fait la déclaration que m'attribue l'honorable député. N'ayant pas examiné cette affaire, je ne conteste pas ce qu'on en dit. Il est vrai que j'ai envoyé là-bas M. O'Dwyer, que l'on m'avait dit être au courant de la valeur des terres dans cette partie de la contrée, et son évaluation a été de $3,780.90, évaluation que j'ai moi-même trouvée un peu forte. On a refusé de payer d'après cette estimation, et, comme le dit mon honorable ami, j'ai dû nommer trois arbitres. Quant au choix de ces arbitres, je n'ai nullement consulté M. Gillies. Leur évaluation du terrain a été de $3,750. L'honorable député a fait à ce sujet quelques remarques un peu vives, et je demanderai le renvoi du débat pour me permettre de me procurer des renseignements supplémentaires.

(La motion est adoptée, et la suite du débat est renvoyée à une séance ultérieure.)

DESTITUTION DE LEMUEL BENT.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

Copie de tous les documents, décrets du conseil, télégrammes, lettres, etc., au sujet de la destitution de Lemuel Bent, ci-devant percepteur des douanes à Oxford (N.-E.).

M. RHODES: C'est là cette affaire sur laquelle j'ai vainement tenté de parler l'autre jour. Les organes de l'opposition dans tout le pays s'en sont fort préoccupés. C'est à ma demande que cet homme a été destitué, à cause de ses menées agressives pendant les élections. Il est vrai qu'il manque à cet homme un bras et partie d'une jambe; mais il n'est pas besoin, j'espère, de dire que personne plus que moi ne déplore sa malheureuse infirmité physique.

S'il fallait en juger par la nature des reproches que m'adressent les journaux de la gauche, on croirait, vraiment, que c'est moi qui ai malicieusement emputé le bras et la jambe de cet homme, et que, pour achever mon œuvre, je lui ai fait perdre son emploi, son seul moyen d'existence.

Les journaux de l'opposition ont voulu exploiter dans un but politique la destitution de cet homme; ils en ont fait remonter le blâme jusqu'au premier ministre et au Gouvernement, qu'ils accusent de n'avoir pas tenu leurs promesses en ce qui concerne la dépouille de vaincus. Ils ont copieusement versé des larmes de crocodile. La plupart des critiques faites à ce sujet l'ont été dans des articles de tête. Quelqu'un cependant a publié une lettre dans la "Tribune" de Winnipeg. Je lui reconnais le mérite d'avoir mis sa signature à ce qu'il écrit. Il parle de cette affaire et blâme ma conduite comme représentant du comté de Cumberland, la comparant à celle de mes prédécesseurs et la trouvant bien peu digne.

Voici un passage de cet article:

Non, mais il appartenait au représentant actuel de ce comté au Parlement de participer à l'un des actes les plus féroces que l'esprit de parti ait jamais pu inspirer dans ce pays.

Je dois dire, quant à cet homme, que ses larmes ne sont pas des larmes de crocodile; ce sont des larmes d'aveugle, car il ne sait pas ce dont il parle.

Le gros de la critique soulevée par cette destitution se trouve dans des journaux étrangers à la province de la Nouvelle-Ecosse. Dans cette province, un seul journal en a parlé, le "Chronicle" d'Halifax. Il en a parlé deux fois, en conséquence de lettres adressées à cette feuille par l'individu destitué.

Pour ce qui est d'avoir nommé cet homme à la charge qu'il occupait, m'est avis que l'on a eu tort; d'abord, parce que, n'ayant qu'un bras et une jambe, il était peu propre au maniement des colis qui entrent constamment à la douane et en sortent, comme aussi au maniement des papiers de toute nature qui font l'objet des devoirs de sa charge. Des habitants d'Oxford se sont très souvent plaints à moi de cet employé qu'ils m'ont dit être incapable de remplir ses fonctions à cause de son infirmité; mais je n'entends pas invoquer ce motif pour justifier ma conduite dans cette affaire. Je m'appuie exclusivement sur ses actes de partisan agressif. Plusieurs personnes notables d'Oxford, ville d'environ 1,400 âmes, m'ont signalé les agissements de cet homme peu après les élections de 1911. Ils m'ont dit que ce n'était pas un partisan dans le sens ordinaire du mot, mais un partisan très acharné; que, chez lui, l'esprit de parti se faisait jour à temps et à contre-temps, pendant et entre les élections. J'ai pris la peine de me rendre à Oxford et d'y consulter à peu près tous les principaux citoyens de cette ville, dont plusieurs sont des libéraux, et ce qu'ils m'ont dit n'a fait que confirmer mes premiers renseignements. Pour preuve de l'exactitude de mes assertions, je vous lirai deux dépositions seulement touchant la conduite de cet homme.

Canada,
Province de la Nouvelle-Ecosse,
Comté de Cumberland.

Dans l'affaire de Lebuel Bent, d'Oxford, comté de Cumberland, commis de douane, accusé de participation active à la politique.

Je soussigné, Oliver King, de ladite ville d'Oxford, cultivateur, déclare solennellement que:

1. J'habite ladite ville d'Oxford, où j'ai droit de vote.

2. Au cours de la campagne électorale qui s'est terminée le 21 septembre 1911, ledit Lemuel Bent a constamment et avec persistance défendu en public la politique, les principes et le caractère du parti libéral; il a dénigré et censuré le parti conservateur, son programme et ses adhérents, et, dans ses conversations en public, il s'est montré bavard, excessif et insultant à l'endroit des membres du parti conservateur.

3. Sa voiture était sur la rue le jour des élections et elle a servi à transporter les électeurs aux bureaux de votation et à les ramener.

4. Ledit Lemuel Bent s'est montré et a toujours été excessivement insolent et insultant dans ses appréciations du parti conservateur, et il a toujours paru être prêt à porter la discussion sur ce parti.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment sous l'empire de la loi de la preuve au Canada.

OLIVER KING.

Déclaré devant moi à Oxford, ce vingt-cinquième jour d'octobre 1912.

C. H. OXLEY,
Avocat auprès de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse.

J'ai aussi la déclaration de John S. Thompson, et voici ce qu'elle dit:

Canada, province de la Nouvelle-Ecosse, comté de Cumberland.

Dans l'affaire de Lemuel Bent, d'Oxford, dans le comté de Cumberland, douanier, accusé d'ingérence politique.

Je soussigné, John S. Thompson, d'Oxford, cultivateur, déclare solennellement que:

1. J'habite ladite ville d'Oxford, où je suis électeur.

2. Ledit Lemuel Bent a fait et s'est laissé entraîner à faire des discussions politiques sur le terrain de la douane, où lui et d'autres se sont laissés aller à des attaques et à des injures excessives contre le programme, la politique et les adhérents du parti conservateur, défendant en même temps la politique et les membres du parti libéral.

3. Il s'est montré extrêmement amer, sarcastique et agressif dans ses arguments et ses observations à l'endroit du parti conservateur, et on l'a fréquemment entendu au coin de la rue argumenter avec quelque ami du parti conservateur, le troublant ou le taquinant, et il a parfois été extrêmement amer et agressif dans ses dénonciations de ce parti.

4. Sa voiture était sur la rue, transportant aux bureaux de votation les amis du parti libéral le 21 septembre 1911, le jour de l'élection.

5. Je suis informé de bonne source qu'il a contribué au fonds de la campagne du parti libéral pour l'élection du 21 septembre 1911.

Ce cinquième paragraphe est du ouï-dire. Je dois expliquer que ces déclarations n'ont pas été libellées par moi. Je les lis telles qu'elles m'ont été présentées par mes amis de la ville d'Oxford.

6. Plusieurs de ses intimes amis politiques disent qu'il ne saurait soutenir une enquête.

7. Il s'est depuis nombre d'années montré le soutien et le défenseur du parti libéral, raisonneur acharné, déblatérant contre ses adversaires et les tourmentant.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment sous l'empire de la loi de la preuve au Canada.

JOHN S. THOMPSON.

Déclaré devant moi Oxford, le vingt-sixième jour d'octobre 1912.

C. H. OXLEY,

Avocat auprès de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse.

On observera que ces déclarations ...

M. MACLEAN (Halifax): Quel est la signature de cet affidavit?

Une VOIX: Silence!

M. MACLEAN (Halifax): Que mon collègue m'épargne ses observations. Je m'adresse en ce moment au député de Simcoe. Je désire savoir le nom, le domicile et la profession du signataire de la déclaration en question.

M. RHODES: Cet affidavit porte la signature de John S. Thompson, cultivateur, d'Oxford.

M. MACLEAN (Halifax): Qui a dressé cette déclaration?

M. MACLEAN (Halifax).

M. RHODES: Je ne saurais dire.

M. MACLEAN (Halifax): Il n'est guère probable que le déclarant ait lui-même dressé cet affidavit. L'honorable député sait-il qui a dressé ce document?

M. RHODES: Je l'ignore.

M. MACLEAN (Halifax): Vous n'avez pas de soupçons à cet égard?

M. RHODES: Je nourris bien un soupçon; seulement, je ne me crois pas autorisé à formuler une réponse catégorique, reposant sur un soupçon. En réalité, ces affidavit me sont venus d'un citoyen d'Oxford tout à fait digne de confiance, et j'ai bien eu soin de m'éclairer auprès de lui et d'autres citoyens de cette ville sur la moralité et la situation sociale des témoins; or, à la suite de mes conversations avec eux, je me suis convaincu que ces témoins sont dignes de confiance. Il importe de noter que cette déclaration a été attestée le 26 octobre 1912. C'est quelque temps après la révocation de M. Bent.

Or, je désire ajouter qu'au moment où je proposai la révocation de M. Bent, j'avais en ma possession un affidavit du premier de ces déposants, M. Oliver King, et un exposé de faits censé être un affidavit de John S. Thompson, se résumant en substance à la même chose. Seulement, la forme de ces documents était défectueuse, et comme il s'agissait d'une affaire importante, j'écrivis à Oxford pour demander que ces individus fissent donner à leurs exposés de faits la forme de déclarations régulières. A mon avis, il n'est guère douteux que cet individu ait joué un rôle très agressif, comme partisan politique.

Vient ensuite la question de ses infirmités physiques. Si l'on doit poser en principe qu'il ne faut jamais révoquer un perclus, un impotent, pour ingérence politique ou autre cause, le parti au pouvoir aurait alors évidemment le devoir de réunir autant de perclus que possible et de leur confier des charges de l'Etat. Rémunérés par l'Etat, on pourrait leur donner libre carrière comme partisans agressifs et nous aurions alors une puissante organisation politique que nous pourrait envier tout pays doté d'institutions représentatives. Mais quand la force des circonstances m'a obligé de demander des destitutions, j'ai toujours bien eu soin d'aller aux renseignements, d'abord touchant la situation matérielle de la personne intéressée, et la question de savoir si le salaire qu'il recevait de l'Etat lui était nécessaire comme moyen d'existence, puis en deuxième lieu, sur ses infirmités physiques.

Quant à Lemuel Bent, j'ai bien eu soin de m'éclairer sur sa situation matérielle. Voici une lettre, ayant pour auteur un des plus influents citoyens d'Oxford, faisant

l'exposé des moyens d'existence de cet individu. Voici, en résumé, ce qu'il dit:

Bent réside depuis vingt ans à Oxford, à titre de marchand de nouveautés et d'épicier; il était assez à l'aise; à son arrivée et depuis il a toujours fait un excellent commerce. Le fils aîné, le docteur F. D. Bent, exerce sa profession à Oxford et sa fortune est évaluée à plus de $5,000; Ernest, l'autre fils, âgé de vingt-quatre ans, est employé au magasin; sa femme s'y emploie aussi. M. Bent a soixante ans; sa fortune immobilière est évaluée à $4,000 et son fonds de magasin, à $5,000. Je tiens de source autorisée qu'il touche l'intérêt de $8,000 de placements et de dépôts en banque. Il a eue une jambe et un bras droit amputés; souvent les clients sont obligés de remplir les formules de douane, comme il est fort maladroit du bras gauche (j'ai dû moi-même le faire). Bien que je le compte pour excellent voisin et comme ami, j'ajoute foi à tout ce qu'ont dit Oliver King et John S. Thompson, tant il est insolent. Environ trois semaines auparavant, il fut congédié. Etant allé à son magasin, je le trouvai assis à son pupitre des douanes et il m'insulta, sans la moindre provocation de ma part, au point que je ne le regarde pas comme apte à exercer de fonction publique.

M. MACLEAN (Halifax): M. Patton est-il l'auteur de cette lettre?

M. RHODES: Oui. J'ajoute que M. Patton est un des plus influents citoyens d'Oxford et c'est un des hommes les mieux connus du comté de Cumberland. Je demeurai convaincu que M. Bent avait joué le rôle de partisan agressif et qu'en outre, sa situation financière était assez solide pour qu'il subît, sans trop en souffrir, la perte de $500, chiffre de son traitement de fonctionnaire de la douane. Mais en toute justice pour M. Bent, je lui adressai, le 5 septembre 1912, la lettre que voici:

Amherst (N.-E.), 5 septembre 1912.

Cher monsieur Bent,—Je regrette d'avoir à vous donner avis que je me trouve dans la nécessité de demander votre révocation de la charge de sous-percepteur des douanes à Oxford.

Cette question de destitution m'est des plus désagréables, et si je consultais mes propres désirs, je n'en ferais que dans les plus graves circonstances. Bien souvent l'homme public doit prêter l'oreille aux avis de ses partisans.

Je n'écris pas cette lettre à titre d'excuse, vu que je suis prêt à assumer la pleine et entière responsabilité de la chose. En justice pour vous-même, je tiens toutefois à vous prévenir.

Bien à vous,

Cette lettre est en date du 5 septembre 1912. La destitution de M. Bent prit effet vers le 16 octobre. Il ne cessa donc d'exercer sa charge qu'environ six semaines après la réception de la lettre où je lui donnais positivement avis que j'avais l'intention de demander sa révocation. Fait fort significatif, ni M. Bent ni personne autre de sa part n'accusa réception de cette lettre. Il n'a pas répondu, comme il l'aurait fait, s'il n'eût pas été partisan et voici cette réponse: Je n'ai pas joué le rôle de partisan; je suis pauvre, je tiendrais à ce qu'on fit enquête, bref, tout ce qu'aurait pu alléguer un homme innocent. Il garda un silence absolu jusqu'après sa destitution, puis lui-même, ou plutôt quelqu'un en son nom adressa au "Chronicle" d'Halifax une lettre signée par lui-même et où il relate en détail la lamentable situation à laquelle il est réduit. Il affirme dans sa lettre qu'il n'a pas joué le rôle de partisan. C'est ce que je nie catégoriquement.

J'ai fait un exposé de faits qui a figuré sous forme d'interview dans le "Chronicle" d'Halifax, le 4 novembre: "Un indigent, possédant une fortune de $17,000", tel est l'entête de cet article qui couvre plus de deux colonnes. Dans cet article je dis les diverses démarches que je fis antérieurement à sa révocation et les raisons qui m'ont porté à faire cette destitution. J'y déclare qu'à mon avis Bent a joué le rôle de partisan. A titre de partisan, il n'a pas de titre à la sympathie qu'inspireraient ses infirmités physiques, et cela parce qu'il a de la fortune; seulement s'il croit qu'on lui a fait une injustice, je serais bien aise de recommander qu'on lui accorde une enquête. Cette interview parut le 4 novembre et le lendemain, à ma connaissance, M. Bent la vit. Cela date bien d'un mois. Depuis la publication de cet article, M. Bent n'a pas demandé d'enquête. Sa révocation remonte à trois mois et cependant il n'a pas demandé d'enquête; or, à mon avis, ce fait-là seul prouve les assertions que j'ai formulées touchant son ingérence politique et sa situation matérielle.

M. MACLEAN (Halifax): Bientôt il ne restera plus rien du pauvre homme. Il avait perdu une jambe et un bras, et voilà que vous lui tranchez la tête.

M. RHODES: Sa tête doit être en parfait état, au physique, puisque les organes de la parole fonctionnent si bien. Quant à l'ingérence politique, il n'est nullement nécessaire de posséder deux bons bras et deux jambes pour commettre une infraction des règles établies relativement au service public; car indubitablement, cet individu s'est livré à des violences de langage, fort blessantes.

S'il faut que la sympathie provoquée par les infirmités physiques soit la règle en pareille matière, celui que je propose a bien plus droit aux sympathies que l'employé révoqué. Le jeune homme dont j'ai proposé la nomination, Charles D. Blair, je le regrette, souffre d'une maladie chronique, qui a déjà emporté son père dans la force

de l'âge et le médecin a averti ce jeune homme qu'il pourrait fort bien succomber comme son père. Sa femme est d'une santé précaire et il a des enfants à l'existence desquels il doit pourvoir. A Oxford, où il exerçait la profession de photographe, il y a peu de chance de faire fortune. On lui offrit un jour d'excellentes situations à Edmonton et dans la ville voisine de New-Glasgow, mais de malheureuses raisons de santé le forcèrent de refuser ces offres. Quand j'appris ces faits, je compris que j'étais amplement autorisé à proposer sa nomination et bien que je regrette d'avoir été dans la nécessité de donner publicité à ses infirmités physiques, j'ai cru le devoir faire, en présence des critiques dirigées contre moi à cet égard.

Les journaux de l'opposition se délectent à tirer des conclusions de prémisses reposant uniquement sur les affirmations partiales de l'accusé. Sur la foi de sa lettre, la presse antiministérielle a écrit de violents articles de rédaction qu'on a répandus à profusion. Dans ma réplique, publiée par le " Chronicle " d'Halifax, le 4 novembre, j'ai prouvé que la loyauté et la justice étaient de mon côté; cependant, jusqu'à ce jour, pas un seul journal de l'opposition n'a eu le courage de dire à ses lecteurs ce qu'il y a de l'autre côté de la médaille. Il est possible que la question revienne sur le tapis à bref délai. Il existe d'autres faits et incidents qu'il faudrait mettre en relief; mais pour aujourd'hui je me borne à ce court exposé.

M. MACLEAN (Halifax): Si le député de Cumberland (M. Rhodes) a pu discuter, cet après-midi, cette question de la révocation de Lemuel Bent, douanier d'Oxford (Nouvelle-Ecosse), c'est à moi qu'il le doit.

C'est une question qui a très peu d'intérêt pour moi, politiquement ou autrement; cette motion est inscrite à mon nom parce qu'une personne du comté de Cumberland m'a priée de demander la production de ces documents. Je ne peux pas comprendre pourquoi l'honorable député de Cumberland (M. Rhodes) se précipite avec tant d'ardeur et si furieusement à son propre secours en ce moment, car il aurait bien pu attendre jusqu'à ce que le dépôt des documents soit fait à la Chambre. Je crains quelquefois qu'une conscience coupable pousse mon honorable ami de Cumberland à présenter cette défense cet après-midi.

M. RHODES: N'ayez aucune inquiétude à ce sujet.

M. MACLEAN (Halifax): J'ai lu récemment dans une revue un très intéressant article dans lequel l'auteur d'une étude abstruse et scientifique qu'il intitule "La nouvelle psychologie," établit cette proposition que celui qui désire oublier une chose ne réussit jamais; il classe toujours l'idée qu'il désire oublier, dans une place d'où elle lui revient toujours. Je crains que l'idée que mon honorable ami de Cumberland (M. Rhodes) désire éloigner de son esprit existe toujours en lui dans un état de demi-conscience et est très facilement réveillée.

J'ai très peu ou pas de détails sur les faits relatifs au renvoi de M. Bent, si ce n'est ceux qui ont paru dans une ou deux lettres publiées dans les journaux d'Halifax et ceux qui ont été soumis à la Chambre cet après-midi par l'honorable député de Cumberland. Dans une occasion ultérieure je pourrai peut-être revenir sur la discussion de ce sujet. J'ai peur que mon honorable ami de Cumberland n'ait fait une analyse peu exacte des critiques parues dans les journaux du pays au sujet du renvoi de Bent. Il prétend que ce renvoi était justifié parce que M. Bent s'était, d'après lui, rendu coupable d'ingérence politique. Je crois que l'avis exprimé par la presse était qu'il importait peu de savoir si M. Bent avait été un partisan politique, mais qui en raison de ses malheureuses infirmités physiques, on aurait dû lui permettre de conserver son emploi. Je pense que c'était là-dessus que se basait la critique des journaux à propos de cette démission et je crois que la critique était juste.

Il est malheureux pour mon honorable adversaire que dans une autre localité de la Nouvelle-Ecosse, où on a été si généreux avec les révocations d'employés publics, on ait renvoyé du service un homme du comté de Guysborough qui recevait le magnifique salaire de $20 par an et qui n'avait pas même une jambe. Cette révocation a été faite il y a quelques semaines seulement dans le comté représenté par mon honorable ami (M. Sinclair). Je ne sais pas et je ne m'inquiète pas si l'homme qui recevait un salaire de $20 dans le comté de Guysborough était un partisan ou non. Je prétends que du moment où il a reçu un emploi et qu'il était capable de s'acquitter de ses devoirs, c'était une obligation, pour celui qui avait la mission de distribuer les faveurs dans ce comté, de lui permettre de conserver son emploi, et je dis la même chose pour M. Bent qui a été révoqué dans le comté de Cumberland. Je désire lire, pour qu'elle soit mise dans les archives, la première lettre écrite par M. Bent relativement à sa révocation. La lettre était adressée au "Chronicle" d'Halifax et elle était ainsi conçue:

J'ai été nommé receveur des douanes à Oxford en 1903. J'ai en réalité eu moi-même l'idée de faire circuler une pétition qui a été signée par les libéraux et les conservateurs et j'ai contribué de toute manière à faire établir le bureau dans cette ville. Pendant que je remplissais les devoirs de ma charge, j'ai

toujours reçu les meilleures notes des inspecteurs et j'ai servi le public d'une façon compétente et efficace. Je n'ai jamais pris part à une élection politique quelconque, fédérale ou provinciale, mais aujourd'hui je me trouve révoqué sous prétexte d'ingérence active dans la politique.

On remarquera que M. Bent n'est pas de l'avis du député de Cumberland.

M. RHODES: Je ne suis pas de son avis.

M. MACLEAN (Halifax): Et M. Bent n'est pas de l'avis de mon honorable ami, de sorte que le désaccord aurait dû être réglé d'une autre manière.

M. RHODES: J'ai ordonné une enquête il y a deux mois.

M. MACLEAN (Halifax): C'était après le renvoi de M. Bent et son cas avait été jugé d'avance. Je ne pense pas qu'une enquête aurait été utile après qu'il avait été révoqué.

M. RHODES: Que dites-vous de l'avis que j'ai donné?

M. MACLEAN (Halifax) lisant:

Je suis un de ceux pour qui la fortune n'a pas été très généreuse. J'ai soixante-trois ans et je ne suis pas abondamment partagé des biens de ce monde. Il y a quinze ans j'ai dû me faire amputer la jambe gauche au-dessus du genou et il y a dix ans une opération analogue a dû être faite à mon bras droit, à l'articulation de l'épaule (l'os ayant dû être enlevé de la capsule humérale). De sorte que vous voyez que ma condition est assez triste en ce qui touche la possibilité de me livrer à des travaux manuels.

Les faits ci-dessus ont été connus de notre représentant, M. Rhodes, qui a semblé pendant quelque temps avoir de la répugnance à demander un renvoi, mais il paraît que dans le désir de se repaître de la satiété que seule la crèche peut procurer, on a perdu tout sentiment.

Je suis heureux de constater les compliments adressés à mon honorable ami de Cumberland (M. Rhodes) quand il est dit qu'il a été sollicité et poussé cruellement par des amis politiques d'Oxford, lorsqu'il a fait la recommandation pour obtenir le renvoi de Bent. Je ne doute pas que si mon honorable ami de Cumberland avait été laissé seul juge, il aurait été trop heureux de laisser ce malheureux à son emploi.

Je tiens aussi à ce que l'on mette dans les archives une courte déclaration faite par M. Bent en réponse à l'entrevue ou à la lettre de l'honorable député de Cumberland. L'honorable député a prétendu que la situation matérielle de l'employé révoqué était telle que ses moyens d'existence n'étaient pas atteints par la perte du revenu provenant de l'emploi qu'il avait occupé et il a dit aussi qu'en raison de ses infirmités physiques M. Bent était incapable d'accomplir les devoirs de sa charge. Sur ce point l'honorable député de Cumberland et M. Bent sont d'opinion contraire. En réponse à ces questions soulevées par l'honorable député de Cumberland, M. Bent nie qu'il soit riche de $17,000. Il dit:

Je n'ai certainement pas un quart de cette somme de $17,000.

S'il est vrai et si M. Bent est incapable de faire autre chose pour obtenir un revenu, la question de son existence doit évidemment l'occuper lui et sa famille. Il dit en réponse à l'accusation qu'il serait physiquement incapable de remplir les devoirs de sa charge.

Ce n'est pas la tâche des percepteurs des douanes de rédiger d'importants documents, mais j'ai souvent rendu ce service pour obliger.

L'honorable député de Cumberland, dans son entrevue ou dans sa lettre, a déclaré que M. Bent éprouvait beaucoup de difficulté à rédiger ces papiers avec la main gauche, ce qui est naturellement vrai, mais M. Bent répond qu'en vertu des règlements des douanes il n'était pas tenu de rédiger ces documents, que la personne faisant les déclarations à la douane était supposée la faire elle-même. En réponse à l'autre accusation que quelqu'un d'Oxford avait été insulté sans provocation par M. Bent, celui-ci dit que M. Patton qui se plaint d'avoir été insulté et dont la lettre a été lue cet après-midi par mon honorable ami était candidat à la place qu'avait M. Bent avant d'être révoqué.

M. RHODES: Non.

M. MACLEAN (Halifax): L'honorable député ne peut pas être le seul juge sur ce point, et si M. Bent à raison—c'était naturellement un témoin intéressé et son témoignage doit être accepté avec réserve—

M. RHODES: Vous parlez maintenant du témoignage de M. Bent?

M. MACLEAN: Non.

M. RHODES: Si l'honorable député veut me le permetre —je suis sûr qu'il veut connaître exactement les faits—je tiens à dire positivement que M. Patton n'était pas candidat à cette place et qu'il travaillait à la nomination de M. Blair.

M. MACLEAN (Halifax): J'ai vu qu'il arrivait souvent que des candidats aux places étaient forcés de travailler à la nomination de quelque autre.

M. RHODES: Il n'a jamais été candidat.

M. MACLEAN (Halifax): Je ne discuterai pas cela avec l'honorable député de Cumberland, mais je dis que M. Bent prétend que M. Patton était candidat à cet emploi.

M. RHODES: Ce n'est pas vrai.

M. MACLEAN (Halifax): J'espère qu'il est vrai que l'honorable député de Cumber-

land n'a pas eu connaissance personnellement du grand nombre de candidats aux places vacantes dans cette localité d'Oxford.

M. Bent dit:

M. H. A. Patton et moi avons, il est vrai, échangé quelques mots aigres qui n'avaient aucun rapport avec les douanes ou avec les affaires politiques. Il (Patton) est ici président de l'association conservatrice; il se vante d'avoir un revenu annuel de $2,500 sur ses placements de capitaux et a été candidat à la position des douanes, ce qui prouve bien que mes amis les ennemis n'étaient pas poussés par la sympathie (les larmes de crocodile, peut-être, dont ils parlent dans le "Herald") envers mon successeur.

Il continue ainsi:

Pour abréger, je puis affirmer de source très sûre qu'un membre influent du comité de patronage a admis les nombreuses absurdités contenues dans la lettre dont j'ai parlé et a ajouté que "c'était nécessaire, parce que M. Bent avait publié une lettre pas mal raide."

Je ne lirai pas la fin de la lettre de M. Bent, je désire seulement faire entrer aux archives la communication adressée aux journaux par M. Bent, et quand les documents seront déposés en conformité de cette motion, je reviendrai sur la discussion de cette question.

(La motion est adoptée.)

DESTITUTION D'ALEXANDER MACDONALD.

M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, correspondances, rapports et autres pièces relatifs à la destitution d'Alexandre Macdonald, de Doctor's-Brook, comté d'Antigonish, comme sous-percepteur de douane.

—Monsieur l'Orateur, je n'ai que quelques observations à faire. La motion que je viens de soumettre a trait à la destitution d'un sous-inspecteur de douane dans le comté que je représente. Ce fonctionnaire ne ressemble pas aux percepteurs de douane du comté de Cumberland, ni à l'ancien percepteur d'Oxford. Il a bon pied, bon œil, une excellente tête et un bon jugement. La seule chose dont il se plaint, c'est qu'on l'a décapité sans raison.

Une enquête a été faite par le commissaire Duchemin. J'assistais à cette enquête, mais on ne m'a pas permis d'interroger les témoins. Le commissaire me déclara formellement que, la poursuite n'ayant pas d'avocat, il ne permettrait pas à l'accusé d'en avoir, ni dans cette cause ni dans celles qui étaient pendantes à ce moment

Remarquez bien que le commissaire enquêteur agissait ainsi en violation de la loi sur les enquêtes qui oblige un commissaire à permettre à l'accusé de se faire représenter par un avocat, s'il le désire. Bien qu'on ne m'ait pas permis d'interroger les témoins, j'ai pris note des dépositions qui ont été données et j'ai préparé un résumé dont je me propose de donner lecture à la Chambre.

Avant de faire ces citations, je dirai que ces enquêtes doivent être conduites de la même manière que si elles avaient lieu devant un juge de cour de comté ou un juge de la cour suprême. Il est dit dans la loi concernant les enquêtes qu'on y observera la même procédure que devant les tribunaux civils. J'ajouterai qu'il n'appartient pas au commissaire enquêteur de dire qu'il y a une présomption de culpabilité, si l'accusé refuse d'être entendu comme témoin. Le devoir du commissaire est de décider d'après la preuve qui est faite devant lui.

Dans le cas qui nous occupe, nous prétendons que l'accusation n'était pas spécifiée; on reprochait à l'accusé son esprit de parti, ce qui permettait au commissaire de faire une enquête générale sur la conduite de ce fonctionnaire. On verra par la nature des dépositions qui ont été données, la vaste étendue qu'on a donné à cette enquête. Alexander MacInnis a été le premier témoin entendu:

Alexander McInnis prête serment:

Il n'a pas eu de conversation avec Alexander Macdonald, durant la dernière campagne électorale. Il ne l'a pas rencontré, il ne l'a pas vu le jour de l'élection.

Il n'est pas à sa connaissance que l'accusé ait assisté à des assemblées politiques. Il ne peut pas dire s'il était présent lors de l'appel nominal des candidats. Il n'est pas à sa connaissance qu'il ait assisté à des assemblées de comité. Tout ce qu'il sait, c'est qu'il a vu Macdonald entrer chez Angus McIsaac en compagnie de membres du comité.

Il ne sait pas ce qu'il y faisait. Ceux qui accompagnaient l'accusé, Andrew Macdonald et D. A. Macdonald, étaient les principaux organisateurs de l'élection. Le témoin ne peut pas dire ce qu'il faisait. Il sait seulement qu'ils étaient réunis là. Il a aussi vu l'accusé conduire un candidat, M. A. J. MacGillivray.

Le commissaire décida que cela ne constituait pas une preuve et je ne crois pas qu'il en ait pris note:

Le témoin n'a pas vu l'accusé conduire des électeurs le jour de l'élection. Angus R. McIsaac est le voisin de l'accusé, et il avait l'habitude d'aller chez lui avant l'élection. Il y va deux ou trois fois par semaine, même quand il n'y a pas d'élection.

Ainsi, tout ce qu'on a pu tirer de MacInnis, un ardent conservateur, c'est qu'il soupçonnait l'accusé d'être libéral, parce qu'il l'a vu entrer chez Angus R. McIsaac, la veille de l'élection. L'accusé avait l'habitude d'aller deux ou trois fois par semaine, quand il n'y avait pas d'élection et rien n'est plus naturel que de rendre visite à un voisin. Le commissaire ne fit pas grand cas de la déposition de MacInnis. Nous arrivons maintenant à celle de Angus H. MacQuarrie:

Angus H. MacQuarrie prête serment:

Je ne connais pas l'accusé comme un homme qui travaille autour des bureaux de votation ou qui assiste aux conventions.

Il n'est pas à ma connaissance qu'il ait sollicité des votes ou ait eu des discussions politiques avec qui que ce soit, pendant une élection. Je suppose que c'est un partisan politique parce qu'il était reviseur en 1910 et qu'il a rayé mon nom de la liste des électeurs. Je ne dis pas qu'il l'a fait pour des raisons politiques, ainsi je ne connais pas d'autres raisons pour qu'on ait rayé mon nom. Quand je lui en ai parlé, il m'a dit que si mon nom avait été rayé, c'était par erreur et qu'il irait à Antigonish pour la faire rectifier. Il y est allé.

La déposition d'Angus H. McQuarrie se résume à dire qu'Alex. Macdonald était reviseur dans la localité qu'ils habitent tous deux et parce que son nom a été omis de la liste des électeurs, il en conclut que Macdonald est un partisan libéral. M. MacQuarrie est un conservateur très prononcé, c'est un homme honnête et consciencieux, mais ici, il tire une conclusion que les faits ne justifient pas.

Comme il n'y avait aucune preuve contre M. Macdonald on lui demande s'il désirait être entendu, et il refusa. Plus tard, ayant appris que le bruit courait dans le comté qu'il avait injustement rayé un nom de la liste des électeurs et que cette rumeur était de nature à lui causer du tort, vu qu'il avait juré de faire consciencieusement son devoir comme reviseur, il donna l'affidavit suivant, pour expliquer comment il se faisait qu'un nom avait été supprimé de la liste:

Puissance du Canada,
Province de la Nouvelle-Ecosse.

Je, Alexandre Macdonald, de Doctor's-Brook, dans le comté d'Antigonish, cultivateur, étant reviseur pour les listes électorales des arrondissements de votation n° 1, Arisaig, et n° 14, Maryvale, pour l'année 1910, déclare solennellement que si le nom d'Angus H. MacQuarrie a été rayé de la liste électorale de cette année, ce n'est pas par suite de raisons politiques ou dans toute autre intention de ma part. Cette omission a été faite involontairement et je déclare solennellement que j'ai fait tout en mon pouvoir pour rectifier l'erreur, dès que j'en ai été averti, ainsi que peuvent en témoigner le greffier municipal et le shérif du comté. Je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même valeur et la même effet que si elle était faite sous serment, sous l'empire de la loi concernant la preuve.

ALEX. MACDANALD,

Faite devant moi à Arisaig, ce troisième jour d'août 1912.

D. M. McDONALD,
Juge de paix dans et pour le comté d'Antigonish.

On voit par ce qui précède que M. Macdonald a fait tout en son pouvoir pour corriger son erreur; il s'est rendu chez le shérif qui, dans la Nouvelle-Ecosse, est chargé d'entendre les réclamations contre la décision des reviseurs; il lui demanda de remettre le nom oublié dans l'arrondissement de votation n° 14, mais le shérif lui répondit qu'il ne pouvait rien faire sans que la demande lui fut faite régulièrement, comme réclamation contre une décision des reviseurs. Il communiqua aussi avec le secrétaire municipal pour faire corriger cette erreur. Après avoir fait la déclaration dont je viens de donner lecture, M. Macdonald lui donna toute la publicité possible, et si quelqu'un avait supposé qu'elle ne contenait pas la vérité, l'occasion était belle de le poursuivre comme parjure.

Mais tous ceux qui connaissent Alex. Macdonald accepteront toujours sa parole, sans même exiger un serment; il est universellement connu comme un honnête homme et un des plus respectables citoyens de cette partie du pays.

Une copie de cette déclaration fut envoyée au ministre des Douanes, de sorte que celui-ci était au courant de toute l'affaire, lorsqu'il a destitué ce fonctionnaire sans aucune preuve. Mais le ministre semble avoir pris pour règle que quelle que soit la conduite d'un fonctionnaire en temps d'élection ou dans tout autre temps, si c'est un libéral, il doit être mis à la porte. La conduite qu'il a tenue dans cette affaire confirme la prétention que j'ai émise lorsque j'ai dit que ces enquêtes n'étaient qu'un paravent et une mystification pour tromper le peuple et permettre aux ministres d'échapper à la responsabilité de leurs actes.

Le 7 août 1912, on me remit une copie de cette déclaration d'Alex. Macdonald et je l'ai adressée au ministre des Douanes, accompagnée de la lettre suivante:

Antigonish (N.-B.), 7 août 1912.

L'honorable J. D. Reid,
Ministre des Douanes,
Ottawa.

Cher monsieur,—M. Alex. Macdonald, douanier à Doctor's-Brook, dans ce comté, me charge de vous adresser la copie ci-incluse d'une déclaration qu'il a faite. Le commissaire Duclemin a tenu une enquête sur le cas de M. Macdonald la semaine dernière et tout ce que l'on a relevé contre lui c'est qu'un nommé Angus H. MacQuarrie est venu dire qu'il y a quelques années M. Macdonald était reviseur de la liste électorale à Maryvale, où le témoin possède un immeuble, bien qu'il habite Arisaig et que son nom a été rayé de la liste. Se basant sur ce fait, et sur rien autre chose, le témoin soupçonne Macdonald d'avoir travaillé pour les libéraux, bien qu'il ne l'ait pas vu assister aux assemblées ni aux réunions de comités et qu'il n'ait pas, à sa connaissance, travaillé à l'élection.

M. Macdonald n'a pas cru nécessaire de donner sa déposition pour refuter des soupçons mal fondés et dont aucun tribunal ne pourrait tenir compte. Mais comme il peut y avoir dans le comté des gens assez peu raisonnables pour entretenir les mêmes soupçons que M. MacQuarrie, M. Macdonald a fait la déclaration en question, qui a été lue à l'église paroissiale, par le curé qui est un bon conservateur. Au lieu d'adresser cette décla-

ration à M. Duchemin dans lequel je n'ai aucune confiance, pour l'avoir vu à l'œuvre, je préfère l'adresser à vous-même.

Votre tout dévoué,

WILLIAM CHISHOLM.

Je ferai observer à l'honorable député de Cumberland que le curé dont il est question ici n'est autre que le M. l'abbé Macdonald, curé, mentionné par notre collègue, l'autre jour, dont il lut à la Chambre une lettre tendant à justifier son ami le commissaire enquêteur.

Le cas qui nous occupe n'a peut-être pas beaucoup d'importance par lui-même, mais je me crois excusable de porter ces faits à la connaissance de la Chambre pour lui faire voir que les enquêtes faites par le commissaire Duchemin ont non seulement été conduites illégalement, puisque la loi autorise l'accusé à se faire représenter par un avocat, mais que ses décisions sont contraires aux faits établis et telles qu'aucun tribunal régulier n'aurait voulu en rendre.

M. CARROLL: M. Macdonald a-t-il été destitué?

M. CHISHOLM (Antigonish): Certainement.

M. RHODES: Je demande à mon honorable ami et à tout autre député de la gauche si l'on peut citer un cas dans lequel on a permis à un avocat de comparaître pour l'accusé, dans les enquêtes instituées après les élections de 1896.

M. CHISHOLM (Antigonish): L'amendement à la loi des enquêtes, qui autorise l'accusé à se faire représenter par un avocat, n'a été voté que l'an dernier, ainsi que l'honorable député, qui est avocat, doit le savoir.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Je serai content si l'on dépose les documents en question. A moins que mon honorable ami n'ait lu toute la procédure, il devient évident que nous n'avons entendu jusqu'ici que le témoignage d'une seule partie en cause, ce qui ne constitue, après tout, que des fragments de preuve à l'appui des prétentions de nos adversaires. Je puis difficilement concilier l'attitude que ces derniers observent dans le cas de ces destitutions. L'un d'eux estimera que toutes ces enquêtes ne sont que des trompe-l'œil, tandis qu'un autre soutiendra que dans le cas même où cette enquête serait présidée par un commissaire dont l'honnêteté et l'esprit de justice seraient reconnus, cette procédure ne servirait qu'à approuver la conduite du ministre et deviendrait une comédie, ni plus ni moins. Il est difficile de concilier l'attitude diverse que nos adversaires tiennent dans cette circonstance.

M. SINCLAIR: Que peut donc répondre le ministre à l'affirmation que ce commissaire a nettement refusé d'entendre l'avocat de l'accusé, contrairement aux dispositions du statut relatif aux enquêtes qui donnent à l'accusé le droit de se faire représenter par procureur?

M. WHITE: C'est une assertion qu'on se permet de faire et je n'ai pas devant moi les documents qui me permettent d'exprimer une opinion.

M. SINCLAIR: M. Chisholm (d'Antigonish) affirme qu'il a lui-même demandé à être entendu.

M. WHITE: Il sera bon d'avoir tous les documents qui s'y rattachent avant de discuter cette question. Mon honorable ami n'a présenté qu'un aperçu de la cause. Si nous avions ici tous les documents qui se rapportent à cette affaire, je pourrais la discuter en m'appuyant sur la preuve établie et sur la décision du commissaire qui se trouveraient toutes deux consignées aux Débats. La décision donnée par ce commissaire revêt une importance exceptionnelle et je crois que mon honorable ami, avant de lire des parties de la preuve, aurait dû prendre connaissance de la décision à laquelle en est arrivé ce commissaire et résoudre lui-même ce point, au lieu de discuter, comme il le fait, cette question en cette Chambre.

M. SINCLAIR: Ce n'est certainement pas là répondre à ma question. On admet que ce commissaire a refusé de permettre à l'accusé de se faire assister d'un procureur; je parle du cas d'Alexander Macdonald, cas dont nous nous occupons dans le moment. Voilà ce qu'affirme M. Chisholm, le représentant de cette division électorale en cette Chambre, qui s'est rendu à la salle où se tenait cette enquête et qui a demandé qu'on lui permît de représenter l'accusé.

J'aimerais que l'honorable ministre me fît connaître l'opinion qu'il se forme de la conduite de son commissaire qui a violé une règle reconnue par tout l'empire britannique quand il s'agit de causes de cette nature, en refusant à l'accusé le droit de se faire assister d'un procureur. Il s'est mis au-dessus de la loi chaque fois qu'il a agi de cette façon. Ce n'est ici qu'un cas; je pourrais en signaler des douzaines d'autres semblables à l'attention du Gouvernement.

M. WHITE: Je suis maintenant en mesure de lire le rapport de ce commissaire qui a trait à cette affaire. J'ai par devers moi à l'heure présente ce qu'aurait dû se procurer l'honorable député avant de soulever cette question. Je vais lire ce qui suit:

Le 30 courant, j'ai tenu une enquête dans le cas des accusations portées contre Alexander Macdonold, douanier à Arisaig (N.-E.), qui aurait pris une part active aux dernières élections.

L'enquête s'est tenue à la maison d'école d'Arisaig et les personnes dont les noms suivent ont été interrogées, après qu'elles eurent prêté le serment voulu: A. D. MacIsaac, de Doctor's-Brook, cultivateur; A. H. MacQuarrie, cultivateur; Alex. J. Macdonald, d'Arisaig, marchand.

M. Macdonald, l'accusé, a assisté à toute l'enquête; il était assisté en cette circonstance de William Chisholm, M.P. Cependant, ce dernier n'a pas fait fonction de procureur.

M. CHISHOLM (Antigonish): On ne me permit pas de prendre part à cette enquête. J'affirme et cela, sous ma responsabilité de membre de cette Chambre, que j'ai demandé le privilège de comparaître en qualité de procureur de l'accusé, et qu'on m'a refusé cette permission. M. Duchemin me dit: "Si vous le préférez, vous pouvez vous asseoir au côté de cet homme et vous entretenir à voix basse avec lui, mais, étant donné qu'il n'y a pas de procureur qui agisse au nom du Gouvernement qui ordonne cette enquête, vous ne pourrez intervenir."

M. WHITE: Si la Chambre me le permet, je vais lire le rapport du commissaire en question; ce document, je le crois, devra avoir beaucoup de poids sur le jugement que les membres de la Chambre se formeront en cette circonstance.

M. CHISHOLM (Antigonish): Voilà encore l'un des trucs familiers à l'honorable ministre.

M. WHITE: Je n'entends pas dire, toutefois, que l'honorable député avance des faits qui ne sont pas exacts.

A. D. McInnis a juré qu'au cours de la dernière élection fédérale il a vu M. Macdonald se rendre assez souvent aux assemblées qu'a tenues le comité libéral au cours de toute cette campagne électorale. Les membres actifs du comité libéral avaient coutume de se réunir à la maison d'Angus R. MacIsaac, et le témoin déclare que M. Macdonald se rendait fréquemment à ce comité dont il rencontrait les membres actifs. Le témoin indiqua les noms de cinq hommes qui étaient, à son avis, les principaux organisateurs libéraux du district, et parmi ces noms se trouvait celui de M. Alexander Macdonald, douanier.

M. McInnis jura que M. Macdonald avait eu l'habitude d'assister aux réunions du comité libéral dans la maison de McIsaac, non seulement au cours des dernières élections fédérales, mais encore lors des élections précédentes.

A. H. MacQuarrie jura que M. Macdonald était un partisan politique actif. Le témoin a dit: "L'une des raisons qui m'engagent à parler comme je le fais, c'est que cet homme avait été, en 1910, préposé à la revision des listes électorales de cette division et qu'il a rayé mon nom de ces listes. J'étais un électeur dont le nom devait apparaître à ces listes,—on ne pouvait nier le droit que j'avais de réclamer cette qualité et il n'existait pas de raison qui permît au reviseur de biffer ainsi mon nom.

Alex. J. Macdonald, d'Arisaig, déclara que M. Alexander Macdonald a demandé qu'on biffât le nom de son frère, George D. Macdonald, de la liste des électeurs de l'arrondissement de votation n° 1. Le témoin a lu l'avis demandant cette radiation; il portait la signature d'Alexander Macdonald dont il reconnaissait parfaitement l'écriture, ayant déjà eu l'occasion de la voir au bas de plusieurs avis. Le nom de George D. Macdonald avait été inscrit à la liste préliminaire, mais à la demande de George D. Macdonald, on l'avait biffé. George D. Macdonald est conservateur.

M. Alexander Macdonald était présent lors du témoignage dont il est question plus haut et, à la fin du dernier témoignage entendu, on lui demanda s'il voulait faire une déclaration sous serment afin de réfuter la preuve —ou, du moins, une partie de cette dernière— établie contre lui, mais il refusa d'être interrogé en qualité de témoin et de faire la moindre déclaration.

Le commissaire a déclaré qu'il avait fourni à cet homme l'occasion de se faire entendre dans sa propre cause.

M. CHISHOLM (Antigonish): A quel sujet?

M. WHITE: Sur l'accusation qu'il avait fait acte de partisan actif, il a refusé de rendre témoignage dans sa propre cause. Que pouvait donc faire de plus le commissaire qu'on accuse maintenant?

M. CHISHOLM (Antigonish): Mon honorable ami va-t-il soutenir qu'il est du devoir de l'accusé de rendre témoignage avant qu'on n'ait établi une cause contre lui? Va-t-on le condamner pour ce simple refus alors qu'il n'y a pas de preuve contre lui?

M. WHITE: Je n'ai pas dit qu'il aurait dû prendre cette attitude; il pouvait ou non se prévaloir de ce privilège d'être témoin dans sa propre cause. J'ai entendu un grand nombre de membres de la gauche demander pourquoi l'on n'accordait pas à l'accusé le privilège d'être témoin dans sa propre cause. Dans le cas qui nous occupe, le commissaire fournit à l'accusé l'occasion de se faire entendre dans sa propre défense contre l'accusation d'avoir pris une part active à la campagne électorale. Cet homme refuse d'être interrogé en qualité de témoin. J'estime que ce n'est pas la faute du Gouvernement, ni celle de ce commissaire si l'accusé n'a pas donné sa version de la faute qu'on lui reprochait, car il pouvait facilement profiter de l'occasion favorable que lui offrait le commissaire. Celui-ci ne pouvait le forcer d'être témoin. M'est avis que dans tous ces cas, à moins qu'il n'existe une preuve quelconque d'une intention malvaillante préconçue de la part du commissaire enquêteur, on doit s'en rapporter à la décision qu'il a arrêtée. Je crois qu'on pourrait en dire autant de toute enquête d'une nature judiciaire. Considérant qu'il n'existe aucune preuve contre ce commissaire, on doit tenir son enquête comme ayant été faite avec justice et impartialité.

J'ai entendu des honorables membres de la gauche dire à propos de commissaire qu'ils n'avaient rien à répondre à la façon dont il avait conduit ces enquêtes, mais qu'ils ne pouvaient accepter les conclusions auxquelles il en était arrivé. Cela se produit souvent, surtout s'il arrive que ces conclusions heurtent les idées que nous nous sommes formées. Voici la décision:

M. Alexander Macdonald a suivi habituellement les assemblées des membres actifs du comité libéral formé dans ce district au cours de la dernière campagne électorale fédérale.

Cet homme est payé par le Gouvernement, par tous les citoyens, indépendamment des partis politiques, mais il viole les règlements qui lui défendent de prendre part à une lutte politique; il s'occupe de l'organisation de la campagne en faveur d'un parti puisqu'il est établi devant le commissaire que M. Alexander Macdonald avait l'habitude d'assister aux réunions du comité libéral, si l'on en croit le rapport du commissaire:

2. Il avait pris l'habitude, depuis plusieurs années déjà, d'assister aux assemblées de ces comités.

3. Il a travaillé à la préparation des listes des électeurs dans les intérêts du parti libéral au cours des deux ou trois dernières années.

4. Il a réussi à faire biffer de la liste des électeurs le nom de Georges B. Macdonald, un conservateur, qui demandait l'inscription de son nom sur cette liste.

5. M. Macdonald est l'ami des principaux chefs libéraux du district.

6. Il a violé à maintes reprises la règle du ministère qui défend aux fonctionnaires de prendre une part active aux luttes électorales.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, etc

A moins qu'on n'établisse que ce commissaire enquêteur entretenait l'intention malicieuse de trouver cet homme coupable de la faute qu'on lui reprochait, je dis que la Chambre n'aura pas raison de rejeter cette décision ou de refuser de croire que cette dernière est juste, à moins que mon honorable ami ne soit prêt à discuter dans tous ses détails la preuve soumise par le commissaire. On doit accorder de prime abord une certaine valeur à ce jugement jusqu'à ce qu'on démontre d'une façon concluante que cet homme a voulu atteindre un but condamnable en rendant cette décision. Inutile de nommer des commissaires enquêteurs, si l'on ne veut accepter leurs décisions. Si ces commissions servent à quelque chose, acceptons les rapports de ceux qui les président. A ce propos on a laissé entendre que tout fonctionnaire contre lequel on porte une accusation, devrait avoir l'avantage de se faire entendre dans sa propre défense et que sa conduite devrait être soumise à une enquête présidée par un commissaire ad hoc. C'est précisément ce qu'on a fait dans le cas qui nous occupe. Que pouvait faire de plus le commissaire des douanes? Il a nommé un commissaire enquêteur. Celui-ci constate que cet homme s'occupe activement des élections qui se poursuivent alors et le commissaire dit que la conduite de ce fonctionnaire viole ouvertement la règle établi par le ministère qui défend à ses fonctionnaires de prendre part aux luttes électorales. Voici le point que je veux établir.

Si cette conclusion ne suffit pas à motiver la destitution de cet employé, autant vaut poser comme règle qu'on devra laisser tous les employés en paix, quelque part qu'ils prennent aux élections, de quelque façon qu'ils contreviennent aux règlements du ministère. A moins qu'on ne conteste l'intégrité, la loyauté ou la véracité du commissaire, je considère qu'il ressort logiquement de ce rapport que ses conclusions doivent avoir du poids aux yeux de la Chambre et méritent un accueil bienveillant.

M. EMMERSON: Les conclusions sont-elles accompagnées de l'ensemble des témoignages?

M. WHITE: Je vois qu'un résumé de la preuve y est annexé; si les dépositions ont été sténographiées, elles ne semblent pas avoir été transmises.

M. SINCLAIR: Mais mon honorable ami élude ma question; je tiens beaucoup cependant à ce qu'il y réponde. Cette fois-là n'est pas la seul où M. Duchemin ait méconnu à un avocat de comparaître pour un fonctionnaire accusé d'ingérence en politique. Dans une multitude d'autres cas—mon comté en fournit des douzaines à lui seul—il ne s'est pas contenté de nier ce droit aux avocats, il n'a pas même voulu permettre aux amis de ceux dont on scrutait la conduite de les aider à faire éclater la vérité en faisant subir un contre-interrogatoire aux témoins.

Dans les enquêtes de cette nature, l'honorable ministre le sait fort bien, il est impossible de découvrir la vérité s'il n'est pas permis de contre-interroger les témoins. Or, pour que le contre-interrogatoire ait lieu, il faut que l'inculpé puisse comparaître par le ministère d'un avocat. C'est un principe consacré par la loi des enquêtes. Abstraction faite de certaines autres choses qu'on lui reproche, le commissaire a constamment méconnu aux inculpés le droit de comparaître par ministère d'avocat. Nous en avons la preuve dans le cas qui nous occupe; le moment est donc venu d'arrêter une décision.

Voici ce que je désire savoir: en supposant qu'il soit vrai—et chacun se plaît à reconnaître que tel est le cas—que le représentant d'Antigonish (M. Chisholm) était présent à l'enquête, qu'il y a demandé à exercer le droit que la loi lui donnait de comparaître pour l'inculpé à titre d'avocat, et que M. Duchemin lui ait méconnu ce droit, le ministre des Finances approuve-

rait-il la manière d'agir de son commissaire?

M. RHODES: Je ne veux pas me mettre en travers de cette question, mais l'honorable député n'a pas exposé le cas d'une manière impartiale.

M. SINCLAIR: J'aimerais à obtenir une réponse. Le ministre des Finances, doit être capable de répondre tout seul.

M. RHODES: Sans doute, mais il n'est pas très au fait des conditions particulières aux diverses parties de la Nouvelle-Ecosse, et c'est pour cela que je désire faire voir la situation sous un autre jour. L'honorable député (M. Sinclair) se permet d'affirmer qu'on n'a pas voulu laisser comparaître d'avocats. Cette assertion ne s'accorde guère avec certaine lettre que monsieur le commissaire Duchemin m'a écrite. Cette lettre, que j'ai reçue tout récemment, est revêtue de la signature de M. Duchemin et porte sur des sujets divers; j'y relève le paragraphe suivant qui a trait au cas qui nous occupe:

Le 30 juillet, je tenais trois enquêtes à Arisaig, comté d'Antigonish. Les personnes dont j'avais à scruter la conduite étaient A. H. McAdam, inspecteur des pêcheries; H. R. McAdam, gardien de phare, et Alexander Macdonald, douanier. M. Girroir, député à l'assemblée législative (aujourd'hui sénateur), M. William Chisholm, membre du Parlement, et M. l'abbé D. L. McDonald, curé de la paroisse d'Arisaig, furent présents tant que durèrent les enquêtes.

M. Chisholm demanda si M. Macdonald, employé de la douane, pouvait comparaître par ministère d'avocat. J'avais déjà eu un entretien avec M. Chisholm à Antigonish et lui avait demandé quelles raisons je déconseillais la comparution d'avocats à ces enquêtes; il me déclara que je faisais bien de ne pas laisser comparaître d'avocats et approuva mes motifs, dont les principaux étaient que la comparution d'avocats prolongerait outre mesure la durée des enquêtes, qu'il en résulterait du ressentiment et de l'aigreur susceptibles de faire plus de mal que de bien à la cause des inculpés. Je prévins donc M. Chisholm que nul avocat ne serait admis à comparaître en cette affaire-là, mais qu'il pourrait se tenir aux côtés de l'inculpé pendant l'enquête, lui donner des conseils et, s'il le désirait, lui suggérer les questions à poser aux témoins lorsque viendrait le moment de leur faire subir un contre-interrogatoire, etc. M. Chisholm s'est prévalu de ce droit; tant que dura l'enquête, il se tint assis aux côtés de l'inculpé et lui donna des conseils.

M. McKENZIE (Cap-Breton): Répondant à certaines critiques de l'opposition, le ministre des Finances a dit que certain membre de la gauche s'est déclaré satisfait de la façon dont M. Duchemin a tenu les enquêtes. C'est à moi qu'il a sans doute voulu faire allusion. Je disais l'autre soir que sans approuver la conception que M. Duchemin se fait des règlements et des lois régissant les enquêtes qu'il a tenues, je n'avais à lui reprocher ni impertinence ni procédées désobligeants. Aussi, me plais-je à le répéter, ce commissaire ne s'est pas montré discourtois à mon égard. Toutefois, je dois déclarer qu'il n'a pas voulu me laisser comparaître à titre d'avocat, qu'il ne m'a pas permis de soutenir la cause de ceux qui m'avaient prié de comparaître pour eux.

Un mot de l'observation de mon honorable ami de Cumberland et du passage qu'il a cité de la lettre qu'il dit avoir reçue de M. Duchemin. Mon honorable ami a cru devoir s'interposer entre la question de mon honorable collègue de Guysborough (M. Sinclair) et la réponse qu'il désirait obtenir du ministre des Finances—réponse qu'il obtiendra sans doute. Le représentant de Guysborough ne demandait pas au ministre de tenir pour certain que l'on avait nié à l'honorable député d'Antigonish le droit de comparaître à titre d'avocat de l'employé de douane, M. Macdonald, dont la manière d'agir était soumise à l'enquête. Mon honorable collègue disait simplement: En supposant qu'il soit vrai que l'on n'a pas permis à l'honorable député de comparaître à son titre d'avocat, quelle opinion le ministre des Finances aurait-il de son commissaire? Cette demande n'a pas encore obtenu de réponse.

Le représentant de Cumberland est intervenu dans le débat pour donner, en manière d'explication, lecture d'une lettre par quoi M. Duchemin avoue que—par mesure d'économie, sans doute!—il s'était arrogé le pouvoir de suspendre l'application de la loi. J'aimerais bien à savoir en vertu de quel droit il serait permis à ce commissaire ou à toute autre autorité, de suspendre ainsi l'application de la loi.

a loi est étable par le tribunal suprême du Parlement dont les membres représentent le pays tout entier; cette loi, elle ne peut être modifiée ou abrogée, l'effet n'en peut être suspendu que par l'autorité même qui l'a établie.

Je n'apprends là rien de neuf au ministre des Finances non plus qu'aux membres du barreau. Et, monsieur l'Orateur, sachant quelle notion vous avez de la justice et du droit constitutionnel, vous bondiriez si l'on venait vous dire qu'en ce pays certain personnage s'est arrogé le droit de suspendre l'application de la loi, d'instruire les causes comme bon lui semble et, pour économiser quelques dollars ou épargner quelques instants, de tenir une enquête contrairement aux prescriptions de la loi.

Il y a quelques jours, je disais que le Gouvernement actuel s'attribuerait le mérite d'avoir établi cette loi. Je veux bien reconnaître que c'est lui qui l'a fait voter. Je considère que c'est une disposition ex-

cellente que le ministre de la Justice a fait insérer dans la loi des enquêtes. C'est une disposition destinée à souvegarder davantage la liberté individuelle. Jamais, j'en suis sûr, il n'est venu à la pensée du premier ministre ou du ministre de la Justice que cette loi dût rester lettre morte. Que le ministre de la Justice souffre que je lui rappelle encore une fois les prescriptions de cette loi:

Nul rapport n'est fait contre aucun particulier tant qu'un avis suffisant ne lui est pas signifié des accusations portées contre lui, et qu'il n'a pas eu pleinement occasion de comparaître en personne ou par ministère d'avocat.

Le peuple canadien compte à bon droit que l'on saura faire respecter cette disposition de la loi. Dans la pensée du législateur, l'accusation doit être portée à la connaissance de l'inculpé. Mais voici ce qu'on a fait et que l'ont fait encore: on va prévenir un particulier qu'il est accusé d'avoir fait œuvre de partisan politique il y a dix, douze, quarante ou même cinquante ans. Aux yeux de quiconque est au fait de la procédure au Canada, une telle manière d'agir est-elle conforme à l'esprit de la loi? Si l'on observe pour ainsi dire la procédure admise en cour d'assises, il ne doit être formulé qu'une seule accusation par écrit, et elle doit être transmise à l'inculpé.

La procédure en matière civile, le ministre des Finances ne saurait l'ignorer, exige que l'accusation soit énoncée dans les termes les plus explicites, qu'elle ne laisse place à la moindre équivoque et que toute occasion soit donnée d'y répondre. Peu m'importe donc que l'accusation relève du code civil ou criminel—la loi ne prescrivant aucune procédure, l'affaire relève forcément de l'un ou de l'autre—il faut que l'on puisse user des moyens de défense les plus complets quand l'accusation a été régulièrement portée à la connaissance de celui dont on doit scruter la conduite.

Je prétends donc que la question posée avec tant d'à-propos au ministre des Finances n'a pas encore obtenu de réponse, et que nul commissaire nommé sous le régime de la loi des enquêtes n'est autorisé, pour quelque raison que ce soit, à surseoir à l'application de la loi. Tant que ces prescriptions font partie du receuil de nos lois, nul n'a le droit de les modifier ou d'en refuser l'application; elles doivent demeurer telles jusqu'à ce que le Parlement en décide autrement.

M. AVARD L. DAVIDSON (Annapolis): Je tiens à dire que M. Duchemin, le commissaire dont la manière d'agir fait l'objet du présent débat, est un des membres les plus considérés du barreau de la Nouvelle-Ecosse, qui s'est conquis dans toute la province une grande réputation d'avocat de la plus parfaite honorabilité. Mon honorable ami de Cap-Breton (M. McKenzie) le connaît bien, et je n'hésite pas à affirmer ici que M. Duchemin n'a jamais fait la moindre partialité dans la tenue de ces enquêtes. Loin de là, on peut dire de lui que lorsqu'il est appelé à exercer des fonctions judiciaires, sa manière d'agir est marquée au coin de l'impartialité, de la sagesse et de la discrétion. C'est une observation que j'hésite d'autant moins à faire que le représentant d'Antigonish (M. Chisholm) s'exprime au dehors, sur le compte de M. Duchemin, de façon tout autre qu'à la Chambre. Hier ou avant-hier, au cours de la discussion, lecture a été donnée d'une lettre où un homme estimé déclare en termes formels que M. Chisholm lui a dit qu'il était absolument satisfaits de la manière. . .

M. McKENZIE (Cap-Breton).

M. CHISHOLM (Antigonish): Je soulève la question de règlement. Je nie cette assertion.

M. DAVIDSON: Si mes souvenirs sont fidèles, l'honorable membre a déclaaré qu'il ne se rappelait pas avoir tenu des propos semblables.

M. CHISHOLM (Antigonish): J'ai déclaré catégoriquement que je n'avais pas tenus de tels propos. J'ai d'abord dit que je ne m'en souvenais pas, puis j'ai expliqué pourquoi je ne pouvais pas les avoir tenus et j'ai fini par dire que je ne les avais pas tenus—bien plus, je puis le prouver par M. Murray lui-même.

M. DAVIDSON: Il y a certaines remarques qu'il avait faites, me dit-on, et qu'il niera peut-être. J'apprends qu'il a eu un entretien avec M. Duchemin au sujet d'enquêtes antérieures et de l'attitude et de la conduite du représentant de Guysboro (M. Sinclair) envers M. Duchemin, et qu'il a déclaré que celui-ci se serait plaint à mon honorable ami de la manière injuste dont il aurait été traité par le représentant de Guysborough.

M. SINCLAIR (Antigonish): Je demande la parole sur une question de règlement. Je crois que cela s'écarte du sujet, mais je puis dire que je nie énergiquement toute insinuation sur le compte du représentant de Guysborough.

M. l'ORATEUR: Je crains que ce ne soit pas là une question de règlement.

M. DAVISDON: On m'apprend que, dans cette circonstance-là, après que M. Duchemin se fût plaint à lui de n'avoir pas été traité avec justice en cette enceinte par le représentant de Guysborough, l'honorable député d'Antigonish eut un franc éclat de rire et dit: "Oh! ne vous en occupez pas. M. Sinclair ne parle qu'au point de vue de la politique." L'honorable député nie-t-il qu'il a tenu ce langage?

M. CHISHOLM (Antigonish : Je suis certain que je n'ai pas proféré ces paroles. Cependant, si je les avais proférés, elles sont très anodines. M. Duchemin peut avoir dit quelque chose et j'ai pu avoir une prise de bec avec lui.

M. DAVIDSON: L'honorable député ne nie pas catégoriquement qu'il ait tenu ce langage. Dans la suite du débat, il accentuera peut-être sa dénégation, mais nous nous en tiendrons là. En présence de cette déclaration, force m'est de croire que l'honorable député cherche lui-même à tirer des ficelles.

L'autre jour, quelqu'un a lu une lettre de M. Murray qui déclare que le représentant d'Antigonish a dit qu'il était parfaitement satisfait de la manière dont l'enquête a été conduite, mais que, plus tard, il a écrit à M. Murray pour se plaindre amèrement de ce qui s'est passé à l'enquête. Au sujet de la conduite du député de Guysborough, il ajoutait que celui-ci avait recours à des ruses politiques et, en présence de ces faits, je pense que le présent débat a été soulevé, non pas dans le dessein de connaître la vérité, mais uniquement pour mettre en jeu les roueries de la politique.

J'ai un commentaire ou deux à faire au sujet de la preuve soumise à la Chambre par le représentant d'Antigonish. Il semble qu'il a été établi à l'enquête que Macdonald était un libéral chargé de reviser les listes électorales de la province. Je connais un peu comment on agit en politique dans la Nouvelle-Ecosse, et, si j'étais commissaire, je n'exigerais pas d'autres preuves pour me guider que le fait qu'un tel était un reviseur libéral des listes électorales. Je crois que cela suffirait amplement.

De plus mon honorable ami a dit que ce nommé Macdonald a rédigé une déclaration qu'il a envoyée au département pour expliquer l'un des actes dont on s'était plaint devant le commissaire. A l'enquête, Macdonald a eu l'occasion de donner son témoignage et, s'il en avait profité, il aurait pu être contre-interrogé. Le commissaire aurait pu lui poser des questions. Mais M. Macdonald a eu peur de rendre témoignage dans sa propre cause. Il a gardé le silence d'après les conseils de son avocat; mais, plus tard, à l'insu du commissaire il a rédigé une déclaration solennelle et l'a envoyé au département. Il a échappé au contre-interrogatoire; cependant, désireux de faire connaître sa version au département, il a employé le moyen d'une déclaration solennelle.

Le représentant d'Antigonish dit que M. Macdonald n'a pas obtenu justice parce qu'on ne lui a pas permis de se faire représenter par un avocat. Il me semble que l'honorable député et le représentant de Cap-Breton-nord ont une fausse notion de la nature de ces enquêtes. Ils supposent que, lorsqu'un fonctionnaire est interrogé devant un commissaire, il doit être ou un criminel ou un défendeur dans un procès civil. Je ne crois pas que ces enquêtes participent de la nature d'une poursuite au criminel ou d'un procès civil. Leur objet est de constater, dans l'intérêt de l'Etat, si les employés sont coupables de quelque faute; le Gouvernement est le patron, le fonctionnaire est un employé, et il s'agit uniquement pour le patron de connaître la conduite de l'employé. Par conséquent, lorsqu'un accusé refuse de rendre témoignage, il y a présomption de culpabilité.

Supposons, monsieur l'Orateur, que vous demandiez à votre domestique s'il vous a volé et ce qu'il a à répondre à l'accusation de vol, et qu'il dise: "Je ne veux rien dire; je garderai le silence," ne supposeriez-vous pas à bon droit qu'il est coupable? De même, lorsqu'un fonctionnaire est accusé d'ingérence dans la politique et qu'il a l'occasion de se disculper, s'il refuse de le faire, le commissaire n'a-t-il pas raison de tirer la conclusion que ce fonctionnaire est coupable? Car, s'il en était autrement, il divulguerait les détails de l'affaire.

M. CARROLL: Le représentant d'Annapolis (M. Davidson) déclare qu'une enquête semblable n'est ni une enquête criminelle, ni une enquête civile. J'aimerais lui demander cependant ce que c'est. Il n'y a que deux catégories de causes devant les tribunaux de ce pays: les causes civiles et les causes criminelles. Mon honorable ami donne une idée de son sens légal et de sa largeur de vue lorsqu'il représente devant la Chambre, où il y a quelques avocats et cherche à lui faire croire qu'une enquête comme celle-ci ne doit pas être conduite comme une enquête criminelle ou une enquête civile. L'honorable député donne une preuve de ses talents d'avocat lorsqu'il nous dit que, si un individu refuse de parler, cela prouve qu'il est coupable de l'accusation portée contre lui. Je lui ferai observer que cette prétention est contraire aux principes des lois civiles ou criminelles et que, dans un procès criminel, si un juge commentait le refus d'un accusé de rendre témoignage dans sa propre cause, cela suffirait pour faire annuler le verdict.

M. LANCASTER: Je suppose que mon honorable ami sait que c'est en vertu d'un article spécial de la loi ayant trait au droit de l'inculpé de rendre témoignage dans des procès de ce genre.

M. CARROLL: C'est la loi du pays et le statut qui a été modifié l'an dernier permet à un accusé traduit devant un commissaire de retenir les services d'un avocat. Je crois que M. Duchemin outrepasse ses pouvoirs lorsqu'il prive—ce qui est amplement prouvé—des membres de cette Chambre du

droit de comparaître devant lui et de plaider la cause à titre d'avocat, puisque la loi, telle qu'elle a été modifiée en mars dernier, décrète qu'il sera permis au fonctionnaire accusé de se faire représenter par un avocat à ces enquêtes. A mon avis, nul représentant de la Nouvelle-Ecosse qui connaît M. Duchemin dira que ce n'est pas un homme intègre et un avocat honorable. Je le connais très bien et il n'y a personne avec qui j'aime mieux causer qu'avec lui. Si j'avais de l'argent a prêter, je ne connais aucun habitant de la Nouvelle-Ecosse auquel j'aimerais mieux le confier. Cependant, dans ces enquêtes, M. Duchemin a prouvé à toute la Nouvelle-Ecosse qu'il est des plus injustes et qu'il manque des qualités requises pour tenir ces enquêtes.

M. DAVIDSON: L'honorable député oublie-t-il que l'abbé McDonald d'Antigonish a assisté à plusieurs de ces enquêtes et qu'il les a déclarées parfaitement justes?

M. CARROLL: L'abbé McDonald dont parle l'honorable député est l'un des plus ardents conservateurs du comté d'Antigonish. A chaque élection, il va de porte en porte quémander des suffrages pour le candidat conservateur, quel qu'il soit. Voilà le genre de preuves qu'on soumet à la Chamble afin de démontrer que M. Duchemin est impartial et qu'il a qualité pour tenir ces enquêtes.

Il y a quelques cas dans ma propre circonscription que je me propose de commenter un jour, et je répondrai alors à la question que le représentant de Cumberland a posé plusieurs fois à la gauche, à savoir si M. Duchemin a refusé de remettre certaines causes dans l'intérêt de personnes dont la conduite devait faire l'objet d'une enquête. Je ne veux pas prolonger le débat, mais je suis d'avis que le ministre des Finances est tenu envers la Chambre et le public de dire ce qu'il pense d'un commissaire, exerçant ses pouvoirs aux termes de la loi adoptée en mars dernier, qui refuse de permettre à un avocat de représenter les personnes accusées.

M. BLAIN: Je demanderai à l'honorable député d'avoir l'obligeance de faire connaître à la Chambre ce qu'il pense du commissaire.

M. CARROLL: Je renverrai mon honorable ami au hansard de demain, et s'il comprend l'anglais comme les simples membres de la députation le comprennent, il y trouvera une opinion sur M. Duchemin, en tant que commissaire et en tant que citoyen.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Il me semble que la question du député de Guysborough (M. Sinclair) est purement hypothétique, ou les déclarations contradictoires et les malentendus probables. Car c'est là l'explication la plus simple. Il est incontestable, ainsi que l'a déclaré l'honorable préopinant (M. Carroll) que M. Duchemin est un homme d'une excellente réputation. Par conséquent, il a été nommé commissaire à bon droit. On ne le nie pas. Le député d'Antigonish déclare que M. Duchemin lui a refusé de l'entendre à titre d'avocat. D'un autre côté, M. Duchemin, dont la réputation semble inattaquable, dit que l'honorable député ne s'est pas présenté devant lui en sa qualité d'avocat.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je ne le nie pas.

M. WHITE: Mon honorable ami n'a pas agi comme conseil.

M. CHISHOLM (Antigonish): J'ai demandé à agir comme conseil et il a refusé.

M. WHITE: Mon honorable ami de Cumberland produit en outre une lettre de M. Duchemin dans laquelle il dit que l'honorable député d'Antigonish a approuvé le principe qu'il a posé qu'il ne devrait pas y avoir de conseil dans cette cause particulière. En présence de ces prétentions contraires comment puis-je donner une réponse à la question de mon honorable ami le député de Guysborough? L'interprétation la plus rationnelle est qu'il doit y avoir erreur quelque part. Je ne me crois pas obligé à répondre à une question d'une nature hypothétique à cause des faits qui ont été relatés ici cet après-midi.

M. LANCASTER: Monsieur l'Orateur, je désire donner quelques mots de réponse à l'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Carroll) touchant le côté juridique de cette question. L'honorable député a affirmé sans aucune hésitation qu'en droit la règle est toujours que lorsque les faits ont été exposés et qu'une des parties au procès refuse de se prévaloir de la permission de contredire ou détruire ces faits, ce n'est pas une preuve ni une admission que les faits exposés par l'autre partie sont acceptés comme prouvés. Je nie absolument que se soit la règle dans aucune partie de l'empire britannique. L'honorable député doit savoir, s'il connaît un peu la loi, que le Code criminel qu'il cite a été adopté pour remédier à la loi dans les cas ordinaires.

M. CARORLL: Monsieur l'Orateur, je soulève la question de règlement.

M. LANCASTER: J'ai la parole et je ne veux pas être interrompu.

M. CARROLL: Je proteste; je n'ai pas prononcé les paroles que l'honorable député m'attribuent.

M. l'ORATEUR: Veuillez expliquer votre question de règlement.

M. CARROLL: L'honorable député qui a la parole m'a attribué certaines paroles, et je nie les avoir jamais prononçées.

M. l'ORATEUR: Je ne vois pas qu'il y ait aucune violation du règlement là dedans.

M. CARROLL: Je nie ce que l'honorable député a dit.

M. l'ORATEUR: Un honorable député a le droit de nier des paroles qu'on lui attribue, et c'est le devoir alors de l'honorable député qui porte l'accusation d'accepter la dénégation; mais je ne vois pas qu'aucun article des règlements ait été violé dans ce cas ici.

M. LANCASTER: Si l'honorable député discutait la question soumise à la Chambre, s'il discutait le renvoi de cet homme et les actes du commissaire qui a tenu l'enquête —et je ne crois pas me tromper en supposant qu'il parlait sur cette question—la seule conclusion que je puisse tirer de ce qu'il a dit, et il a cité un article du Code criminel pour prouver sa prétention, à savoir que dans toute enquête, que ce soit un procès criminel ou une cause civile, un article du Code criminel défend au juge ou à l'avocat de faire remarquer aux jury que l'accusé a refusé de déposer pour sa défense et que, conséquemment, la même règle doit s'appliquer à cette enquête devant cette personne dont j'ai oublié le nom, mais cela importe peu, qui a conduit ces enquêtes dans la Nouvelle-Ecosse. Le droit commun anglais reconnaît aux deux parties dans une affaire civile la faculté d'être entendues, et dans le cas où l'une des parties au procès s'abstient de contester les témoignages donnés, la preuve des faits avancés reste acquise.

S'il n'en était pas ainsi comment pourrait-on jamais arriver à finir un procès ou une enquête? Si une des parties affirme certains faits et que la loi permette à l'accusé d'être entendu comme témoin et de nier ces faits, pourquoi ne commenterait-on pas son refus de prendre avantage de cette offre? C'est parce que c'est le droit commun, parce que ç'a toujours été la règle dans toutes les cours de justice, que lorsqu'on a fait le Code criminel on a permis à un accusé de témoigner dans sa propre cause et on a dit que l'avocat ou le juge ne ferait pas de commentaires s'il ne voulait pas témoigner. J'ai pensé qu'il était nécessaire de rectifier mon honorable ami du Cap-Breton à ce sujet.

M. CHISHOLM (Antigonish): En réponse à l'honorable député d'Annapolis (M. Davidson), je dirai seulement que, d'après son interprétation de la loi, et d'après les règles qu'il a posées cet après-midi concernant la conduite de telles enquêtes, il ferait un commissaire idéal pour ceux qui veulent se dispenser des services de tout grit, qu'il soit coupable ou non. Il semble croire que M. Duchemin est justifiable si l'accusé ne vient pas donner témoignage dans sa propre cause, de venir à la conclusion qu'il est coupable. J'ai déjà dit que ces enquêtes étaient conduites en vertu de la loi des enquêtes qui dit que la procédure sera celle suivie dans les cours de comté et les cours supérieures. Conséquemment c'est le devoir de l'accusateur d'établir une présomption avant que l'accusé soit appelé à se défendre. On n'a pas le droit de tirer aucune conclusion du fait que l'accusé ne demande pas à entrer dans la boîte des témoins pour renverser un homme de paille.

M. LANCASTER: L'honorable député me permettra-t-lil de lui poser une question?

M. CHISHOLM (Antigonish): Nous n'avancerons guère si nous continuons à discuter ces questions de droit. J'ai été surpris d'entendre l'honorable député d'Annapolis dire que si un accusé refuse de témoigner dans sa propre cause, il doit être tenu pour coupable.

J'ai toujours compris que l'accusateur devait prouver au dela de tout doute la culpabilité de l'accusé qui doit être tenu pour innocent tant que la faute n'a pas été prouvée. J'admettrai avec mon honorable ami le ministre des Finances, qu'en l'absence de toute preuve contraire, il a le droit d'assumer que les conclusions du commissaire sont justes et qu'il a rempli son devoir avec honnêteté et justice.

Je n'accuserai pas le commissaire Duchemin de malhonnêteté, mais je dirai que c'est un partisan extrême, comme mon honorable ami d'Annapolis (M. Davidson), et qu'il préfère trouver un libéral coupable que de le croire innocent. S'il le peut il torturera la preuve, non pas intentionnellement, mais il est tellement partisan qu'il torturera la preuve sans s'en apercevoir, ainsi que j'en ai été témoin, et il lira dans les témoignages les circonstances secondaires qui condamneront l'accusé plutôt que celles qui sont en faveur de son innocence. Cela apparaît clairement dans les décisions de M. Duchemin. Il dit Qu'Alexandre Macdonald s'est mêlé d'élections parce qu'il a travaillé à la préparation des listes électorales, tandis qu'il est établi que M. Macdonald remplissait des fonctions d'un caractère judiciaire dans la revision des listes, ayant été nommé par le conseil municipal pour siéger comme juge dans la préparation des listes, conformément à la loi, et il avait prêté serment de remplir son devoir consciencieusement et impartiallement. Le commissaire Duchemin admet que M. Macdonald s'est trompé de bonne foi au sujet de Angus McQuarrie, et qu'il a fait tout en son pouvoir pour réparer son erreur. Malgré cela sans la moindre preuve, il décide qu'Alexandre Macdonald a agi comme partisan dans la préparation des listes électorales. Voilà la justice de M. Duchemin. La manière dont le rapport est fait est de nature

à tromper le ministre, qui supposerait naturellement en le lisant que Macdonald agissait comme partisan et non pas comme juge lorsqu'il revisait les listes électorales.

Pour montrer la malhonnêteté évidente du rapport du commissaire Duchemin, je ferai remarquer qu'il dit que William Chisholm était présent, et le ministre pourrait naturellement en conclure que j'agissais comme avocat, ce qui n'est pas le cas. J'ai eu l'honneur d'être le conseiller et l'ami de l'accusé, Alexandre Macdonald, et je lui suggérai certaines questions. Mais tout avocat sait combien il est difficile de conduire un contre-interrogatoire et de suggérer à l'accusé les questions qu'il doit poser et il y avait en outre ce désavantage que M. Macdonald était un peu sourd. Le fait est que si je voulais parler un peu fort M. Duchemin me rappelait à l'ordre en disant que je manquais au décorum qui doit exister dans une cour de justice. Je prétends donc que lorsque le ministre des Douanes a reçu cette déclaration d'Alexandre Macdonald, il aurait dû consulter le dossier, et je crois que si le ministre des Finances lit aujourd'hui les témoignages donnés à l'enquête et l'affidavit, il n'hésitera aucunement à conclure que le jugement de M. Duchemin ne pourrait être maintenu devant aucune cour d'appel.

Au sujet des remarques inconsidérées de mon honorable ami d'Annapolis, et de son insinuation que je ne respecte pas les faits de même que son déplaisir au sujet de certaines paroles qui ont été échangées entre M. Murray, le président de la commission exécutive de l'entretien des routes, et moi-même à Pomquet, je lirai une lettre que j'ai envoyée à M. Murray. J'ai contredit l'assertion de M. Murray. Je lui ai écrit avant la discussion qui a eu lieu il y a quelques jours au sujet de cette assertion de sa part que je trouve dans un des dossiers au département. Je lui ai écrit le 2 décembre, et comme je n'ai pas reçu de réponse cela me paraît comme si je ne devais pas en attendre.

Afin que le représentant d'Annapolis n'ait aucun doute quant à l'estime que je fais de la conduite de M. Duchemin, je vais donner lecture de la lettre suivante que j'ai adressée à M. Murray:

Le 2 décembre 1912.

Monsieur G. W. Murray,
Président du comité exécutif pour l'entretien des chemins,
Truro (N.-E.).

Cher M. Murray,

Je vois par la correspondance au dossier ici que M. Girroir (aujourd'hui le sénateur Girroir) affirme que j'aurais admis auprès de vous que Duchemin avait conduit ses enquêtes à Pomquet avec la plus grande impartialité.

Je ne comprends pas comment Girroir aurait pu faire pareille affirmation, car je ne crois pas que vous lui ayez jamais fourni tel renseignement. Vous vous souvenez que dans le cours de cette enquête M. Duchemin crut devoir faire une sortie,—j'ignore si c'était à votre intention ou à la mienne, ou à celle de quelqu'un des témoins,—mais, en somme, il déclara que c'était pure bonté et condescendance de sa part que de permettre à d'autres qu'aux personnes directement intéressées d'assister à l'enquête. Il parla des égards qu'il avait pour certaines personnes qu'il se dispensa de nommer. Je vous donnai à entendre là-dessus que je n'avais pas une haute idée de l'impartialité, de l'esprit de justice, du sentiment de la dignité judiciaire manifestés par Duchemin. Si vous vous reportez à la lettre que je vous ai écrite peu de temps après, vous y trouverez, sur le compte de Duchemin, une expression d'opinion qui n'est guère compatible avec le certificat contenu dans la correspondance de Girroir. Si vous vous reportez à la lettre que j'ai écrite à M. Lowe et que ce dernier vous a transmise, et que, à ce que je vois par le dossier, vous avez dû, dans votre extrême bienveillance, communiquer à M. Girroir, vous n'y trouverez pas, à ce que je pense, les marques d'une grande estime pour l'impartialité de Duchemin.

Je ne veux pas commettre d'injustice à votre égard, et c'est pourquoi je désire savoir si vous avez renseigné (je devrais dire plutôt mal renseigné) M. Girroir de la manière qu'il prétend.

Dans l'espoir d'une prompte réponse et en vous priant d'accepter mes remerciements anticipés,

Je demeure,
Votre, etc.,
(Signé): WM CHISHOLM.

M. CHISHOLM (Antigonish).

Lorsque les papiers seront déposés, j'aurai peut-être quelque chose à ajouter sur le sujet.

(La motion est adoptée.)

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Etat indiquant, pour chaque département du Gouvernement, les noms, adresses postales, emplois et salaires de toutes personnes employées dans le service intérieur et le service extérieur et de toute personne ne faisant pas partie du service civil, employés par le Gouvernement dans quelque département, depuis le 10 octobre 1911, (et pour les cas où il n'y a pas eu de commission d'enquête)—qui ont été renvoyées du service par voie de destitution, de mise à la pension ou autrement, avec mention dans chaque cas du mode de destitution et des raisons données à cet effet et de la longueur de l'avis donné aux personnes renvoyées, ainsi que du chiffre de la pension ou de la gratification, s'il y a; aussi faisant connaître le nom, l'âge, le poste et le salaire ou rémunération de chaque personne admise dans le service civil en remplacement des fonctionnaires destitués, ou par suite de tel renvoi.—M. Murphy.

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Charles J. Lafford, maître de poste à Grande-Grève, comté de Richmond, (N.-E.); et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet;—aussi, état détaillé des dépenses entraînées par cette enquête.—M. Kyte.

Copie de toutes les plaintes et accusations portées contre John R. Morrison, maître de poste à Oban, comté de Richmond, (N.-E.), et de toutes les lettres, la correspondance et les télégrammes relatifs à sa révocation et à la nomination de son remplaçant.—M. Kyte.

Copie de tous papiers, documents et correspondance concernant la destitution de A. T. Doucet, maître de poste et percepteur de douane à la Rivière-au-Saumon, comté de Digby (N.-E.).—M. Maclean (Halifax).

Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents concernant l'établissement d'un bac à vapeur pour traverser les trains entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, du rapport ou des rapports de tout ingénieur ou expert au sujet de ce projet, du coût estimatif du projet, des annonces demandant des soumissions, de tous plans, conditions ou devis projetés, de toutes soumissions reçues à la suite de la publication d'annonces, des rapports des fonctionnaires sur ces soumissions, et de toutes données en la possession du département au sujet dudit projet.—M. Macdonald.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de W. H. Henlow, gardien du signal de tempête, Liscomb, comté de Guysboro (N.-E.).—M. Sinclair.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Henry Henlow, mécanicien-chef de la homarderie de Canso, comté de Guysboro (N.-E.).—M. Sinclair.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la révocation de Stanley Hanlow, gardien de phare à Liscomb, comté de Guysborough, (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue à ce sujet par H. P. Duchemin; aussi, état détaillé des frais de cette enquête.—M. Sinclair.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la révocation de L. W. Pye, officier de douane, Liscomb, comté de Guysborough (N-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue à ce sujet par H. P. Duchemin; aussi, état détaillé des frais de cette enquête.—M. Sinclair.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la révocation de Parker Sangster, maître de poste, Upper-New-Harbour, comté de Guysborough (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue à ce sujet par H. P Duchemin; aussi, état détaillé des frais de cette enquête.—M. Sinclair.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la révocation de Archibald Barss, maître de poste, New-Harbour, comté de Guysborough (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue à ce sujet par H. P. Duchemin; aussi, état détaillé des frais de cette enquête.—M. Sinclair.

Copie de toutes plaintes et accusations portées contre Simon Hodgson, mécanicien à la homarderie de Isaac's-Harbour, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et correspondance concernant en quelque manière sa destitution et la nomination de son successeur.—M. Sinclair.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Fred. E. Cox, mécanicien à la homarderie de Isaac's-Harbour, comté de Guysborough, (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet.—M. Sinclair.

Copie de toutes plaintes et accusations portées contre W. B. Langley, auxiliaire à la homarderie de Isaac's-Harbour, N.-E., et de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quelque manière à sa destitution et à la nomination de son successeur.—M. Sinclair.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de John Cummings, auxiliaire à la homarderie de Isaac's-Harbour (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet.—M. Sinclair.

Copie de toutes représentations, déclarations et plaintes en fait d'ingérence politique active concernant John A. Macdonald, maître de poste à McArras-Brook, comté d'Antigonish; de toute la correspondance relative aux accusations portées contre lui, et du rapport du commissaire Duchemin en la matière.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de tous papiers, documents, listes de paie, comptes, reçus et correspondance concernant toutes dépenses faites en 1912 pour le brise-lames de la Petite-Rivière, comté de Lunenburg (N.-E.).—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de H. C. V. Levatte, gardien du port à Louisbourg, Cap-Breton-sud (N.-E.); et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin, à ce sujet.—M. Carroll.

Copie de tous les documents, accusations, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de John McLean, gardien des pêcheries, à Gabarus, Cap-Breton-sud (N.-E.); et des témoignages entetndus et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet.—M. Carroll.

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de H. C. V. LeVatte, garde-pêche, à Louisbourg, Cap-Breton-sud (N.-E.); et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet.—M. Carroll.

Copie de tous décrets du conseil concernant la construction d'une ligne ferrée de Saint-Jean (N.-B.) à Grand-Falls (N.-B.), ou de quelque partie de cette ligne; aussi copie de tous plans et profils adressés au département des Chemins de fer et Canaux par la Quebec and St. John Railway Company, et de toute correspondance entre le département des Chemins de fer et Canaux ou quelqu'un de ses officiers et ladite compagnie ou le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick ou quelqu'un de ses officiers, au sujet des courbes, rampes ou spécifications de la ligne ferrée ou de partie d'icelle.—M. Carvell.

Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la révocation de John Taylor, ci-devant maître de poste à Carnduff, Sask., et de tous rapports d'enquête à ce sujet.—M. Turriff.

Copie de tous les documents, correspondance, etc., en rapport avec le renvoi du capitaine C. E. Miller, du 75e régiment.—M. Maclean (Halifax).

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Pascal Poirier, percepteur des douanes à Descouse, comté de Richmond, (N.-E.), et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillée des dépenses que cette enquête a entraînée; aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur.—M. Kyte.

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Bertie Boudrot, gardien de phare, à Poulamond, comté de Richmond (N.-E.); et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées; aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur.—M. Kyte.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Abraham Leblanc, maître de poste à West Arichat, comté de Richmond (N.-E.); et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées; aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur.—M. Kyte.

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Frédéric A. Martel, maître de poste à L'Ardoise, comté de Richmond (N.-E.); et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées; aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur.—M. Kyte.

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de J. Scott Nelson, maître de poste à Louisdale, comté de Richmond (N.-E.); et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées; aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur.—M. Kyte.

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Léon N. Poirier, maître de poste à Descouse, comté de Richmond (N.-E.); et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées; aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur.—M. Kyte.

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Elias M. Boudrot, gardien de la sirène d'alarme à Petit de Grat, comté de Richmond (N.-E.); et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées; aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur.—M. Kyte.

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Peter Fougère, douanier à Petit-de-Grat, comté de Richmond (N.-E.); et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées; aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur.—M. Kyte.

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Norman McCaskill, maître de poste à Framboise, comté de Richmond (N.-E.); et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées; aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur.—M. Kyte.

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Marin Bourque, gardien de phare à Rivière Bourgeois, comté de Richmond (N.-E.); et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées; aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur.—M. Sinclair, pour M. Kyte.

Copie de tous les documents, accusations, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Dan. A. Coffey, éclusier au canal St. Peters, comté de Richmond (N.-E.); et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées; aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur.—M. Sinclair, pour M. Kyte.

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de W. A. McNeil, éclusier au canal St. Peters, comté de Richmond (N.-E.); et des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées; aussi, copie de tous papiers concernant la nomination de son successeur.—M. Sinclair, pour M. Kyte.

Copie de tous comptes, correspondance, télégrammes, plaintes et autres documents en la possession du département des Travaux publics, concernant les dépenses faites pour amélioration du havre à Grand-Etang, en 1911-1912.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous comptes, correspondance, télégrammes, plaintes et autres documents en la possession du département des Travaux publics, concernant la construction de lignes de télégraphe, en 1911-1912, de South-West, Margaree à Scotsville — de Scotsville à North-Lake Ainslee,—de Scottsville à South-Lake Ainslee et Whycocomagh,—de Little-Narrows à Whycocomagh,—de Rossville à Big-Interval, —et de Rossville à la ligne frontière du comté de Victoria, toutes dans le comté d'Inverness.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitntion de John R. Mac-

M. CHISHOLM (Antigonish).

donald, maître de poste à Whycocomagh, dans le comté d'Inverness (N.-E.), des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de D. McLaughlan, maître de poste à Marble-Mountain, dans le comté d'Inverness (N.-E.), des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de M. Muce, gardien de phare à l'île de Cheticamp, dans le comté d'Inverness (N.-E.), des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de John A. McRae, gardien de phare à l'île Margaree, dans le comté d'Inverness, (N.-E.), des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les documents, accusations, corespondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de W. S. Lawrence, maître de poste, à Margaree-Harbour, dans le comté d'Inverness (N.-E.), des témoignages entendus et du rapport de l'enqunête tenue par M. H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les documents, accuations, corespondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de A. G. McDonald, maître de poste à Margaree-Harbour, dans le comté d'Inverness, (N.-E.), des témoignages entendue et du rapport de l'enquête tenue par M. H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Ronald D. McDonald maître de poste à Margaree, dans le comté d'Inverness, (N.-E.), des témoignages entendus et du rapport de l'eqnuête tenue par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé de la dépense causée par cette enquête.—M. Chisholm (Inverness).

Copie de toutes accusations, correspondances, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de A. D. Archibald, maître de poste à Glenelg, comté de Guysboro (N.-E.), ainsi que de toutes les dépositions des témoins et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin relativement à la même question; en outre, un état détaillé des frais de cette enquête.—M. Sinclair.

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt de ces documents.

La séance est levée à six heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Le jeudi, 12 décembre 1912.

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

DEPOT DE RAPPORTS

Le 8e rapport annuel de la commission du chemin de fer transcontinental national, pour l'année expirée de 31 mars 1912, est déposé par M. Cochrane.

Le rapport n° 2 du département du Commerce, pour l'année finissant le 31 mars 1912, est déposé par M. Foster.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.

TRANSPORT GRATUIT DU FOIN SUR L'INTERCOLONIAL.

*M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

1. Le département des Chemins de fer a-t-il l'intention de transporter gratuitement par le chemin de fer intercolonial le foin provenant de la province de Québec et destiné aux comtés ou à l'un ou l'autre des comtés de la partie est de la Nouvelle-Ecosse?

2. Quels moyens, s'il en est, se propose-t-on de prendre pour venir en aide aux cultivateurs desdits comtés en ce qui concerne les frais de transport du foin destiné à ces comtés?

M. BORDEN: Cette question est actuellement à l'étude.

M. ALEXANDER ALEXANDER ET LE TRANSCONTINENTAL-NATIONAL.

*M. BELAND demande:

1. M. Alexander Alexander, autrefois de Troy, état de New-York, a-t-il été nommé inspecteur sur le National-Transcontinental dans le cours du mois d'octobre 1912, ou vers cette époque? S'il en est ainsi, quels sont ses fonctions et son salaire?

2. Avant d'avoir été ainsi nommé au Canada, quelles étaient ses connaissances techniques et sur quels chemins de fer avait-il été employé?

3. Qui a recommandé sa nomination sur le Transcontinental et par qui a-t-il été nommé?

M. COCHRANE:

1. a) Non; b) celles qui lui assigne l'ingénieur en chef. Ses appointements sont de $80 par mois.

2. Etablir le tracé des chemins de fer électriques dans l'état de New-York.

3. Il est venu offrir ses services et a été employé comme dessinateur, le 4 octobre 1912.

SOMMES PAYEES A M. H. P. DUCHEMIN.

M. SINCLAIR demande:

1. Quel montant a été payé par le Gouvernement ou quelqu'un de ses départements, jusqu'au 21 novembre 1912, à M. H. P. Duche-

min, pour services et dépenses se rapportant aux enquêtes sur les plaintes ou accusations formulées contre des fonctionnaires?

2. Si des comptes de M. Duchemin pour rémunération ou dépenses n'ont pas encore été payés, quel en est le montant?

M. CODERRE:

1. Département de l'Agriculture, $103 pour services professionnels et dépenses; département des Douanes, $860.31; département de la Marine et des Pêcheries, $840, pour services; pour dépenses, honoraires de témoins, etc., $473.61; département de la Milice et de la Défense, $36.80; département des Postes, $521.93; département des Travaux publics, $112.83, $75 pour services et $37.83 pour dépenses; département des Chemins de fer et des Canaux, $1,279.83; département de l'Intérieur, $26.21.

2. Département de l'Agriculture, rien; département des Douanes, $239.30; département de la Marine et des Pêcheries, rien; département de la Milice et Défense, rien; département des Postes, rien; département des Travaux publics, $47.80; services, $30; dépenses, $17.80; département des Chemins de fer et Canaux, rien; département de l'Intérieur, rien.

LOI CONCERNANT LES DIFFERENDS INDUSTRIELS.

M. MACDONALD demande:

1. Le ministre du Travail a-t-il l'intention de proposer durant la présente session, des amendements à la loi concernant les différends industriels.

2. Dans l'affirmative, quand ces amendements seront-ils déposés?

3. Est-ce l'intention du ministre de faire rappeler cette loi?

M. CROTHERS:

1. Aucune décision n'a été prise.

2. Réponse sous la question n° 1.

3. Le ministre n'a pas cette intention.

DIRECTEUR DE BUREAU DE POSTE A OSGOODE-STATION.

*M. MURPHY demande:

Le maître de poste d'Osgoode-Station, Ont., a-t-il été accusé d'ingérence politique outrée? S'il en est ainsi, par qui?

2. Une enquête a-t-elle été faite à ce sujet? Si oui, qui a dirigé l'enquête, et quel a été le rapport du commissaire enquêteur?

M. PELLETIER:

1 a). Oui; b) par MM. A. P. Wilson, Henry Lewis, Vance Allen et J. A. Moss.

2 a). Oui; b) M. C. A. Séguin a été nommé commissaire pour instruire cette enquête. Il a fait rapport que la preuve faite n'était pas suffisante pour établir l'accusation d'ingérence politique outrée portée contre le directeur du bureau de poste.

M. SINCLAIR.

BUREAU DE POSTE DE CUMBERLAND.

*M. MURPHY demande:

1. A-t-on changé le maître de poste de Cumberland, comté de Russell, depuis le 1er novembre 1911?

2. Dans l'affirmative, qui a demandé le changement, et quelle raison a été alléguée?

3. Quel est le nom du maître de poste actuel de Cumberland?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. L'inspecteur des bureaux de poste a fait rapport que la directrice du bureau de Cumberland n'avait pas résidé dans la localité depuis plus de deux ans et n'avait rempli aucun des devoirs de sa charge. Le ministre des Postes a, en conséquence, fait nommer quelqu'un pour cette position qui était pour ainsi dire vacante.

3. M. H. D. Cameron.

LE PERCEPTEUR DES DOUANES A CARDSTON (ALBERTA).

M. BUCHANAN demande:

1. L'attention du département des Douanes a-t-elle été attirée sur un rapport portant que le percepteur des douanes à Cardston, Alberta, se sert de sa position pour son avantage personnel en important du bois de construction des Etats-Unis?

2. Une enquête a-t-elle été faite, et dans ce cas, par qui?

3. Quelle a été la décision du commissaire enquêteur?

4. Si les faits allégués dans le susdit rapport ont été prouvés, quelle décision a été ou sera prise par le département?

M. WHITE (Leeds):

1. On s'est plaint au département des Douanes de ce que le percepteur à Cardston (Alberta), importait du bois des Etats-Unis, pour le revendre.

2. L'inspecteur H. C. Graham a fait une enquête à ce sujet.

3. L'inspecteur a fait rapport que ce fonctionnaire n'avait pas importé de bois de construction des Etats-Unis, mais avait vendu des consignations de bois venant de la Colombie-Anglaise.

4. On a fait connaître à ce fonctionnaire les dispositions de la loi concernant l'audition des comptes et il s'est engagé à renoncer à toute occupation en dehors de sa charge.

LES INSPECTEURS DE HOMESTEADS A YORKTON.

M. CASH demande:

Quels sont les noms des inspecteurs de homesteads nommés dans l'agence de Yorkton entre le 21 septembre 1911 et le 11 juillet 1912, et les salaires de chacun d'eux?

M. ROCHE:

MM. Geo. McGowan, $1,200; R. G. M. Parker, $1,200; J. C. de Balinhard, $1,200.

LE PERCEPTEUR DE DOUANE D'EDMONTON.

M. OLIVER demande:

1. Frank A. Osborne, percepteur de douane à Edmonton, a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, quand?
2. Quels étaient ses appointements lors de sa destitution?
3. Qui a été nommé à sa place, et quel salaire reçoit le nouveau titulaire?

M. WHITE (Leeds):

1. Non.

EDIFICE PUBLIC A GRAND'MERE.

M. BUREAU demande:

1. Un emplacement a-t-il été acheté à Grand'Mère, comté de Champlain, pour y ériger un édifice public?
2. Dans la négative, des négociations sont-elles en voie actuellement pour faire cette acquisition?
3. Si un emplacement a été acheté, quel est le numéro et la situation du lot ou des lots, de qui ont-ils été achetés et quel prix a été payé?

M. ROGERS:

1 et 2. Un terrain a été acheté le 16 août 1912.

3. a) Lot 31, de la subdivision 93 de Sainte-Flore, situé à l'angle du chemin public et de la rue Jarvis; b) de M. Paul Doucet, pour la somme de $15,000.

LES CARABINIERS DE KOOTENAY.

M. BUCHANAN demande:

1. Les carabiniers de Kootenay, Fernie, C.-A., district militaire n° 11, ont-ils été licenciés? Dans l'affirmative, quelle en est la raison?
2. A-t-on tenté de réorganiser cette compagnie?
3. L'intention de la dernière administration de construire une salle d'armes à Fernie a-t-elle été abandonnée? Dans l'affirmative, pourquoi et sur l'avis de qui?

M. HUGHES:

1. a) Oui; un ordre général portant la date du 1er juin 1912 les a licenciés; b) on les avait ignorés depuis l'incendie de 1908 et ils n'avaient pas suivis d'exercices depuis ce temps-là.
2. Oui.
3. L'intention de l'ancien gouvernement n'est pas connue. On invite la concurrence pour la construction d'une salle d'exercices convenable.

COMMERCE ENTRE LE CANADA ET LA JAMAIQUE.

M. SINCLAIR demande:

1. Quel a été le chiffre global du commerce entre le Canada et la Jamaïque, pour l'année terminée le 31 mars 1912?
2. Quel a été le même chiffre dans le cas du commerce entre le Canada et Porto-Rico, au cours du même laps de temps?
3 Quel chiffre représentait, pour le même laps de temps, le volume du commerce entre le Canada et les colonies des Antilles.

M. FOSTER:

1. Impossible de se procurer le renseignement demandé.
2. $690,408.
3. Impossible de se procurer ce renseignement.

COURRIER DE SAINT-ELOI.

*M. GAUVREAU demande:

1. Le ministère des Postes a-t-il invité la concurrence dans le cas du transport des colis de la poste du bureau de poste de Saint-Eloi, province de Québec, à la gare de l'Intercolonial?
2. Dans l'affirmative, quel est le nombre des soumissions reçues?
3. Quels sont les noms des soumissionnaires?
4. Quel est le montant de chaque soumission?
5. Qui a obtenu l'entreprise? Est-ce la personne dont le chiffre de la soumission était le moins élevé?
6. Quelle est la cause du grand retard apporté à l'octroi de cette entreprise?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2 et 3. Celle de M. J. B. Parent se chiffrait à $216; celle de M. Ernest Godbout, à $264 que l'intéressé à réduite à $200; celle de M. Isidore Dumas demandait $287.

4. M. Ernest Godbout, en retour de $200.
5. Le ministère s'est efforcé d'obtenir une offre raisonnable en vue de l'exécution de cette entreprise.

PORT DE FRASERVILLE.

M. GAUVREAU demande:

1. L'honorable ministre des Travaux publics a-t-il entrevu les délégués de Fraserville l'autre jour, au sujet des travaux relatifs au port de cette localité?
2. Dans l'affirmative, a-t-il promis de mettre dans les crédits de cette année ou dans ceux de la prochaine, un montant raisonnable en vue de l'exécution de ces ouvrages?
3. Dans la négative, se propose-t-il de demander à la Chambre de voter un certain montant destiné à l'exécution de ces travaux et quelle sera la nature de ces derniers?

M. ROGERS:

1. Non.
2. Non.
3. La question est à l'étude.

LE MERGER DE QUEBEC.

M. LEMIEUX: Avant qu'on n'appelle l'ordre du jour, j'aimerais demander au premier ministre s'il a reçu quelque correspondance des autorités impériales se rapportant à un échange de lettres entre le gouvernement français et l'ambassadeur britannique à Paris, relative au merger de Québec.

M. BORDEN: Echangée entre qui?

M. LEMIEUX: Le premier ministre a-t-il reçu quelque correspondance des autorités impériales, du ministère des Colonies ou de tout autre bureau impérial, relative

à l'échange de lettres entre le gouvernement français et l'ambassade britannique à Paris, se rapportant au merger de Québec?

M. BORDEN: Je n'ai aucun souvenir de cet échange de correspondance; je crois, pourtant, que je me le rappellerais, si on l'avait signalé à mon attention. Quoi qu'il en soit, je m'enquerrai à ce propos.

LES FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre) propose, appuyé par l'honorable M. Foster (ministre du Commerce et de l'Industrie):

Que le rapport du comité général sur certaine résolution concernant l'autorisation de mesures à l'effet d'accroître les forces navales effectives de l'Empire soit reçu et lu une première fois.

(La motion est adoptée et le projet de résolution est lu une 1re fois.)

M. BORDEN: Je veux proposer que ce projet de résolution soit lu une seconde fois et adopté. Cependant, je tiens auparavant à lire, à seule fin de renseigner les honorables membres de cette Chambre et plus spécialement mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), certaine correspondance dont j'ai obtenu de faire le dépôt sur le bureau; elle a trait à cette question et on me l'a signalée hier. Il m'était impossible à ce moment de fournir d'autres renseignements à ce sujet sans me mettre en communication, par l'entremise de Son Altesse Royale, avec le secrétaire d'Etat pour les colonies. La correspondance dont je veux faire la lecture, est ainsi conçue:

Ottawa (Ont.), le 3 octobre 1912.

Mon cher monsieur Churchill,— Ainsi que je vous l'ai fait observer lors de mon séjour en Angleterre....il m'est suffisamment démontré qu'on ne peut entreprendre au Canada la construction de navires de guerre du type le plus puissant et le plus considérable au cours d'une période de temps raisonnable, si l'on tient compte de l'état de choses sérieuses auquel nous devons nécessairement faire face. "Au cours des entrevues que nous avons eu l'occasion d'avoir à Londres, je vous ai proposé une solution possible de cette difficulté, solution dont vous vous rappelerez sans doute la nature. Si le Parlement canadien votait un montant qui permît de construire deux ou trois navires de guerre du type le plus récent, et s'il permettait qu'on dépensât cet argent dans le Royaume-Uni, il deviendrait non seulement possible, mais encore raisonnable que les grandes compagnies qui construisent des navires et à qui l'on pourrait confier la construction de ces navires, établissent des chantiers maritimes dans une ou deux parties du pays.

En outre, vous reconnaîtrez peut-être l'importance, au point de vue impérial, d'établir le plus tôt possible, non seulement des chantiers maritimes, mais encore des bases navales munies de l'outillage nécessaire à la construction des navires de guerre du type le moins considérable, et aux travaux de réparations qu'il faudra exécuter dans le cas de ces navires.

Je ne puis trop insister sur l'importance des observations exposées très brièvement dans cette lettre. Il est possible que ces détails qui nous sont parvenus de bonne heure, si j'en crois le câblogramme que vous m'avez récemment adressé, embrassent tout ce point.

Votre tout dévoué.

(Signé): R. L. BORDEN.

Au très honorable
Winston S. Churchill, M.P.,
Premier lord de l'Amirauté,
Londres, Angleterre.

Ottawa, le 5 octobre 1912.

Mon cher monsieur Churchill,—Dans la lettre que je vous ai écrite le 3 courant au sujet de l'importance qu'il y a à cette heure de stimuler ou d'encourager les commencements de l'industrie de la construction de navires de guerre au Canada, j'ai omis de faire allusion au projet ou à l'opportunité plus d'une fois débattus entre nous de construire au Canada, avant bien longtemps, des navires de guerre tels que torpilleurs ou petits cuirassés, et à la possibilité d'en arriver à une entente ayant pour but de faire supporter par les deux gouvernements le coût supplémentaire des travaux.

Croyez moi, votre tout dévoué,

(Signé): R. L. BORDEN.

Au très honorable
Winston S. Churchill, M.P.,
Premier lord de l'Amirauté,
Londres, Angleterre.

Amirauté, Whitehall, le 4 novembre 1912.

Mon cher monsieur Borden,—J'ai apporté beaucoup d'attention au contenu de vos deux lettres relatives à la façon dont on devrait encourager l'industrie de la construction des navires de guerre au Canada. Je reconnais l'importance d'une politique semblable d'une façon générale et encore plus si je me place strictement au point de vue du Canada; j'appuierai tout projet qui aura pour effet pratique d'assurer la coopération de l'amirauté. La principale difficulté qu'il faut surmonter, consiste à atteindre ce haut degré de connaissance et d'expériences pratiques qu'il faut posséder aujourd'hui quand il s'agit de mener à bien la construction de navires de cette catégorie.

Nous pourrions toutefois tomber immédiatement d'accord sur certaines classes de navires que l'on pourrait construire au Canada, si ce dernier possédait des chantiers munis de l'outillage voulu. On pourrait commencer par construire des croiseurs rapides, des navires-réservoirs, et d'autres petits vaisseaux du type de ceux qu'on emploie comme auxiliaires. Nous devrions, si cela rencontrait vos vues, être prêts à inviter la concurrence des maisons canadiennes qui pourraient construire quelques navires de ces différents types dans un avenir rapproché.

Il serait entendu que la mise en vigueur de cette politique dépendrait de prix jugés raisonnables, des circonstances (y compris le fait que le Canada serait toujours prêt à assurer sa part du coût supplémentaire de telles entreprises) qui pourraient se produire, et aussi du temps requis pour la construction de ces navires, temps qui ne devrait pas être démesurément prolongé si on le comparait aux dates fixées pour le parachèvement

d'ouvrages de même nature en Angleterre. On ne garantirait aux maisons canadiennes d'échelle, ni de proportion de commandes. A l'origine nous donnerions certaines commandes et tout dépendrait ensuite du développement de cette industrie et de l'étendue de notre programme.

L'amirauté, cela va sans dire, assumerait l'entière responsabilité des plans de tous les navires et aurait la surveillance de la construction de ceux qui seraient construits au Canada. Des arrangements très précis à cet effet pourraient être pris et ne présenteraient guère de difficulté.

WINSTON S. CHURCHILL.

Je me suis également enquis au sujet de la déclaration du premier ministre du Royaume-Uni à laquelle mon très honorable ami a fait allusion hier; j'ai reçu le câblogramme suivant qui indique comment les choses se sont réellement passées:

Texte de la question Lee en date du 9 décembre : M. Arthur Lee demanda au premier ministre quelle était la nature des conditions, s'il en existait, attachées à l'offre du Gouvernement canadien de fournir trois cuirassés de première classe devant travailler de concert avec la flotte britannique, et si l'on devait comprendre que ces navires seraient fournis indépendamment des unités mentionnées au programme du gouvernement de Sa Majesté tel que promulgué le 22 juillet 1912.

Le premier ministre répondit: Certains arrangements d'une nature générale ont été conclus entre l'amirauté et le Gouvernement du Dominion à propos du don des navires de guerre canadiens à la marine de guerre de la Grande-Bretagne, après l'avis nécessaire à leur remplacement, si cela devient nécessaire, et les commandes que l'amirauté pourra donner pour la construction de quelques croiseurs rapides au Canada; de l'entraînement de cadets de marine et d'autres questions incidentes de moindre importance. Les documents qui se rapportent à cette affaire seront déposés sur le bureau de la Chambre lorsque le projet de loi maintenant soumis au Parlement canadien aura reçu la sanction royale.

Quant à la seconde partie de la question, mon honorable ami le premier lord de l'amirauté a dit, en déposant les crédits supplémentaires au mois de juillet dernier, que tous les navires que le Canada pourrait donner seraient ajoutés à la liste de ceux dont on avait déjà annoncé la mise en chantier, suivant le désir des ministres du Dominion.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je me lève, monsieur l'Orateur, pour exposer à la Chambre les vues de la loyale opposition de Sa Majesté sur le projet présenté par mon très honorable ami. Peut-être serait-il opportun de rappeler qu'il y a quelques mois je recevais, ainsi que mon très honorable ami, un document signé par quelques-uns des citoyens les plus importants du Canada, appartenant aux deux partis politiques, et qui réclamait hautement que la question de la défense impériale disparût du programme politique des partis.

L'intention qui animait ces personnes marquantes et considérées est assurément digne des plus grands éloges et, pour m part, je ne puis que l'approuver sans réserve; qu'il me soit permis toutefois de faire observer que si la question de la défense impériale a été portée sur le terrai des luttes politiques, la faute n'en saurait être imputée à aucuns des membres de la gauche.

Lorsque, il y a quatre ans, mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) résuma le sujet en une formule pratique, nous étions du côté de la majorité en cette Chambre, et l'accueil que nous fîmes à sa motion n'avait rien de pointilleux. Cette motion de mon honorable ami était ainsi conçue:

Cette Chambre est d'avis que le Canada, vu ses ressources abondantes et variées, sa situation goégraphique, et obéissant à ce sentiment de fierté nationale et de confiance en ses propres forces qui doit animer un peuple fort et progressif, ne devrait pas retarder plus longtemps de prendre sa juste part de responsabilité et de dépenses pour assurer convenablement la protection de ses côtes et de ses grands ports maritimes.

Nous fîmes à la proposition de mon honorable ami un accueil vraiment sympathique, nous permettant de lui faire observer qu'il y avait peut-être lieu d'en étendre la portée pour qu'elle s'accordât avec la conception plus vaste de la défense de l'empire, eu égard surtout à la situation nouvell qui s'accusait alors depuis un certain temp en Europe. Je dois dire que nos adversaires firent bon accueil à notre avis et qu'ils suggérèrent certains amendements que nous nous empressâmes d'agréer. Ainsi modifiée, la motion de mon honorable ami était adoptée à l'unanimité. Elle était ainsi conçue:

Cette Chambre reconnaît le devoir qui incombe au peule canadien, à mesure que son chiffre de population et ses richesses augmentent, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre est d'avis que sous le régime des relations constitutionnelles actuelles entre la mère patrie et les colonies autonomes, le paiement de contributions fixes et régulières au trésor impérial pour des fins navales et militaires ne serait pas, en autant que cela concerne le Canada, la solution la plus satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager l'organisation rapide d'un service naval canadien en coopération et relation intime avec la marine impériale conformément aux recommandations de l'amirauté faites lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection efficace du commerce, à la sûreté de l'empire et au maintien de la paix mondiale.

La Chambre est fermement convaincue que chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices nécessaires pour prêter aux autorités impériales son concours le plus loyal et le plus cordial à toute mesure tendant au maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

Cet ordre du jour était à peine adopté que, mus par des raisons diverses et contradictoires, des conservateurs s'employaient déjà à le battre en brèche. Les uns prétendaient que la création d'une marine de guerre canadienne ne permettrait pas au Canada de remplir dignement son devoir envers l'empire, affirmant que le problème ne pouvait être résolu que par des contributions au trésor impérial. Les autres, a contraire, bondissaient à la seule pensée d'une contribution ou de la création d'une marine canadienne. C'est ce que j'appelle porter la question de la défense de l'empire sur le terrain des luttes politiques. On déchaînait par là des passions que nous croyions apaisées, mais qu'on n'eut guère de peine à raviver, ainsi que nous avons pu le constater. Peut-on nier que ces dispositions d'esprit ont influé sur le résultat des dernières élections?

Dans les circonstances, on pourrait être tenté d'user de réprésailles, de profiter, pour se créer de la popularité auprès du corps électoral, de ce que le cabinet se trouve dans un embrras tel, qu'un de ses membres—et non le moins marquant—a dû démissionner. Mais non; la question est trop importante, elle revêt un caractère trop sacré; nous ne voulons pas obéir à de tels mobiles; nous refusons d'acquérir la victoire par des armes semblables. Je l'ai déjà dit, je le répète encore aujourd'hui—et je crois n'avoir jamais manqué à ma parole—jamais je ne laisserai échapper un seul mot destiné à aviver la flamme que cette question a malheureusement allumée. Je l'ai déjà déclaré, je le répète encore: Nous n'entendons n'examiner que le seul mérite du projet formulé par le ministère.

L'autre jour, en expliquant son projet, ce qu'il fit en des termes auxquels je ne saurais trouver à redire, mon très honorable ami disait—je ne cite peut-être pas textuellement ses paroles, mais j'en donne au moins le sens—qu'il n'avait d'autre but que de favoriser la prospérité du Canada et celle de l'empire dont nous faisons partie. Je dois lui dire que sur ce point nous sommes d'accord tous deux. Si nous différons d'opinions avec lui sur le programme qu'il a soumis à la Chambre, c'est parce que nous avons en notre âme et conscience la conviction profonde que la politique que nous soutenons est plus propre que la sienne à faire atteindre le but auquel il prétend viser.

Le pays attendait avec beaucoup d'anxiété la déclaration que le premier ministre devait faire et qu'il a maintenant faite

Sir WILFRID LAURIER.

après s'être consulté avec l'amirauté. M Asquith, M. Churchill, sir Edward Grey avaient affirmé mainte et mainte fois que l'Angleterre n'avait pas d'ennemi, qu'elle était prête à faire face à tout venant. Il existait, néanmoins, quelque appréciation lointaine que l'Angleterre ne fût, d'une façon ou d'une autre sur un point quelconque, menacée de quelque danger mystérieux. Certains allaient même jusqu'à affirmer qu'elle en était réduite à se mettre à genoux pour mendier de l'aide—assertion plus propre, assurément, à froisser l'orgueil de ceux à qui on l'adressait qu'à mériter du respect à ceux qui la faisaient. Toutes ces craintes, toutefois, se trouvent dissipées par le document que mon très honorable ami a dépos sur le bureau de la Chambre.

L'Angleterre est toujours l'Angleterre; elle ne ploie le genou devant personne; elle ne s'adresse pas à nous à titre de suppliante, encore moins à celui de mendiante. A la demande de nos ministres, elle a répondu: l'exposé des faits se trouve dans ce document; jugez par vous-mêmes et faites comme bon vous semblera. Voilà ce qu'on a dit, et on ne pouvait pas s'attendre à un autre langage de la part des hommes d'Etat et du peuple anglais.

Mais à d'autres égards, nous avons lieu de nous réjouir. Ce document fait voir que les circonstances n'ont rien de critique, que l'Angleterre ne court aucun danger, ni imminent ni lointain; il révèle un état de choses que nous n'ignorions point, il est vrai, mais dont l'existence se trouve maintenant attestée par la correspondance officielle. Il fait voir que depuis quelques années il se fait en Europe un certain mouvement auquel nous ne serions être indifférents. Les arguments des grandes puissances ont obligé l'Angleterre à modifier les lignes stratégiques jusqu'à présent essentielles à sa sécurité. Le document nous apprend que pour maintenir sa sécurité dans ses propres eaux, l'Angleterre a dû retirer quelques-uns de ses navires de guerre des mers lointaines. C'est bien là, je crois, ce que révèle le document que mon très honorable ami a déposé sur le bureau de la Chambre. Telle étant la situation, la question qui se pose est celle-ci: Quel est le devoir de la Chambre des communes, quel est le devoir du peuple canadien?

Avant de répondre à cette question, il convient de parler un peu de choses qui nous sont plus familières, de jeter un coup d'œil sur la situation résultant de la divergence d'opinion entre les deux partis au cours de la dernière campagne électorale. A cette époque-là, les conservateurs de la province de Québec—sauf de rares exceptions que je pourrais compter sur les cinq doigts de ma main, sur mes dix doigts tout au plus—proclamaient partout que le Canada ne doit rien à l'Angleterre...

Des VOIX: Non! non!

Sir WILFRID LAURIER: Je suis bien aise que cette assertion provoque des protestations de la part de certains députés Je ne puis accepter leur dénégation; les faits sont trop certains. Leurs protestations ont au moins l'avantage de faire voir qu'ils désapprouvent l'attitude de certains de ceux avec qui ils sont maintenant obligés de faire cause commune.

Les conservateurs de la province de Québec, je le répète—ils n'étaient pas alors partisans de mon très honorable ami: ils constituaient un parti indépendant—soutenaient que le Canada ne devait rien à l'Angleterre; pour s'acquitter de tout son devoir en matière de défense, n'avait qu'à subvenir à la protection de ses propres côtes. Je suis bien aise de dire qu'un autre sentiment prévaut aujourd'hui. Envisagées sous un autre angle, les conditions ont modifié la manière de voir. Mais quand on s'est employé pendant des mois et des années à répandre des doctrines aussi malsaines, cette propagande laisse une impression beaucoup plus facile à créer qu'à dissiper par la suite.

Nous avons récemment entendu répéter par toute la province de Québec que nous ne devons rien à l'Angleterre parce que, dans notre histoire diplomatique, elle ne s'est jamais fait faute de sacrifier nos intérêts chaque fois qu'il s'est agi de quelque délimitation de frontière entre le Canada et les Etats-Unis. Pour ma part, j'ai mainte fois déclaré qu'en ces sortes de questions la diplomatie anglaise ne s'est pas couverte de gloire. Et que faut-il conclure de là? Que l'Angleterre était indifférente à notre intérêt? Pas du tout. Qu'elle a, de gaieté de cœur, sacrifié nos intérêts? Encore moins. La seule conclusion à tirer, c'est qu'en ces matières les diplomates anglais n'étaient pas aussi bien renseignés que ceux des Etats-Unis sur chaque pouce du territoire contesté. Voilà qui prouve de façon concluante qu'en toute affaire intéressant un pays, mieux vaut s'en remettre au gouvernement de ce pays. Il est incontestable que le Canada n'a pour ainsi dire rien eu à sacrifier depuis qu'il dirige lui-même ses relations diplomatiques. Dans notre dernière contestation avec nos voisins, relativement à la question des pêcheries de l'Atlantique, loin de sacrifier quoi que ce fût, nous avons obtenu la reconnaissance de droits longtemps méconnus.

L'énonciation de la doctrine néfaste dont je parlais tantôt a dernièrement porté quelqu'un de la province de Québec à dire que l'Angleterre, vraiment, a foulé aux pieds nos intérêts parce qu'elle ne s'est pas rangée du côté des sudistes lors de la guerre civile aux Etats-Unis! Je connais fort bien le jeune auteur de cette assertion. Il a fait violence à la noblesse de ses sentiments en parlant ainsi, je suis certain qu'il comprendra un jour—s'il ne l'a pas déjà compris—que le plus beau titre de gloire de l'Angleterre c'est d'être demeurée neutre, contrairement à ses intérêts, lors du gigantesque conflit entre le Nord et le Sud qui s'est terminé par l'abolition de l'esclavage des noirs, son abolition ayant contribué à laver cette tache qui souillait la civilisation chrétienne. L'Angleterre est trop puissante pour craindre ou envier la grandeur des Etats-Unis et nul sujet anglais, en aucun lieu, n'a raison de craindre ou de jalouser les succès d'aucune autre puissance.

Il est inutile que nous énumérions ici ce que nous devons à l'Angleterre. Nous sommes des sujets britanniques; nous ne voulons pas être autre chose, et c'est là le dernier mot de la question. S'il y a dans la province de Québec des gens qui n'admettent pas cette vérité, je toucherai à une autre corde —à la corde sordide de l'égoïsme. Depuis que, par le traité de Paris en 1763, nous sommes devenus des sujets britanniques, nous avons été à l'abri des invasions du côté de l'Océan. Cependant, pouvons-nous dire aujourd'hui que nous le sommes encore?

Au déclin du dix-septième siècle, il n'y avait que trois puissances maritimes en Europe: l'Angleterre, la France et l'Espagne. En 1805, à la célèbre bataille de Trafalgar, les forces navales de la France et de l'Espagne ont été anéanties. L'Espagne ne s'est jamais relevée du coup qu'elle avait reçu; mais la France, grâce à sa merveilleuse vitalité créa bientôt une flotte qui ne le cède qu'à la flotte d'Angleterre. La flotte française occupe le deuxième rang, ou le troisième, parmi celles des différentes nations européennes; mais, par bonheur, nous n'avons rien à craindre de la France. L'entente cordiale a tellement resserré les liens de l'amitié entre la France et l'Angleterre qu'une guerre entre ces pays équivaudrait, j'en suis certain, à une guerre intestine, aux yeux de l'une ou l'autre nation.

J'ai déjà entendu dire que la feue reine a déclaré un jour qu'elle aimerait mieux mourir que de voir éclater une autre guerre entre l'Angleterre et la France. Cette bonne reine n'a pas vécu assez longtemps pour assister à la réalisation du rêve de toute sa vie "l'entente cordiale,', mais il a été donné à son fils de le réaliser, et nous en récoltons aujourd'hui les fruits.

Il y a d'autres puissances maritimes qui pourraient nous attaquer, bien que je ne craigne pas d'attaques de leur part et que je ne crois même pas qu'elles en projettent. Cependant, nous devons tous convenir que, étant donné l'accroissement des armements, nous ne saurions nous croiser les bras et

nous croire en sécurité, notre sécurité passée ne devant pas être considérée comme une garantie de notre sécurité future.

Au cours de la dernière lutte électorale, on a dit aussi dans la province de Québec que nous pouvions nous fier à la doctrine de Monroe. Je conseillerais à celui qui met sa confiance dans la doctrine de Monroe d'étudier les annales de Cuba depuis la guerre hispano-américaine. Les Cubains, voulant secouer le joug de l'Espagne, ont sollicité et obtenu le concours des Etats-Unis; mais lorsqu'ils se furent soustraits à la domination espagnole, avec l'aide des Etats-Unis, ils constatèrent qu'il leur fallait payer chèrement l'aide qu'ils avaient reçue. Ils durent renoncer à un lambeau de leur indépendance. Après la guerre, la population de Cuba a voulu, naturellement, avoir son propre gouvernement national. Elle a réuni une convention et adopté une constitution, mais celle-ci a dû passer par Washington pour être revisée et là, après un débata de trois mois, furent imposées à Cuba des conditions qui répugnaient extrêmement à la population de ce pays. Cette constitution fut adoptée par la faible majorité de cinq voix. Les stipulations suivantes furent incorporées dans la constitution de Cuba:

Cuba ne concluera pas avec l'étranger de traité qui tendrait à mettre en péril l'indépendance de l'Ile ou une parcelle de cette indépendance; aucun emprunt ne pourra être effectué à moins qu'un excédent de recettes ne soit disponible pour acquitter l'intérêt de ces obligations; les Etats-Unis peuvent se mêler de protéger l'indépendance du Cuba ou la vie et les biens de ses citoyens; les actes de l'administration militaire des Etats-Unis à Cuba depuis 1898 sont admis comme solides; des mesures sanitaires convenables doivent être prises pour protéger la santé publique dans l'Ile; la question de la propriété de l'Ile des Pins sera étudiée plus tard; des dépôts de charbon seront vendus ou loués aux Etats-Unis, en des endroits qui seront choisis plus tard.

Cela démontre les sacrifices de son nouveau pouvoir souverain que Cuba a dû faire à la doctrine de Monroe.

Nous devons contribuer non seulement à la défense de notre littoral, mais à la défense de tout l'empire. Nous ne saurions nous défendre qu'avec le concours de la métropole.

Je reviens à la question que je posais tantôt au sujet de l'état de choses que révèle le mémoire de l'amirauté. Souffrez que je me répète. Par suite des armements qui se poursuivent en Europe, l'Angleterre a été obligée d'augmenter le nombre de vaisseaux sur lesquels elle compte pour sa propre défense en diminuant ses forces navales dans les mers éloignées. Voilà la situation, et quel est le remède, demanderai-je de nouveau? A mon humble avis, voici le remède. Dans les mers éloignées ou les pays lointains—en Australie, au Canada ou ailleurs—partout où l'on a enlevé un vaisseau anglais pour permettre de concentrer la flotte dans les eaux européennes, ce vaisseau devrait être remplacé par un autre vaisseau, construit, entretenu, gréé et pourvu d'un équipage par la jeune nation directement intéressée. Si les jeunes nations de l'empire entreprennent de gréer des vaisseaux et de les pourvoir d'un équipage pour surveiller les mers éloignées, la concentration sera facile dans les eaux européennes, et l'amirauté anglaise connaît les zones qu'elle doit défendre.

C'est là la politique de l'Australie qui devrait être la politique du Canada. J'insiste encore une fois sur ce que déclare le mémoire: les circonstances ne sont pas critiques; il n'y a aucun danger immédiat, aucune menace de danger. Si les circonstances étaient critiques, si l'Angleterre était en danger—non, je ne dirai pas cela; mais si elle était aux prises avec une ou deux des grandes puissances d'Europe—mon très honorable ami pourrait venir nous demander, non pas $35,000,000, mais deux, trois ou quatre fois cette somme. Nous mettrions toutes les ressources du Canada à la disposition de l'Angleterre et il n'y aurait pas une seule voix discordante.

Cependant, nous ne sommes pas en présence d'une telle situation. L'état de choses qui règne aujourd'hui est simplement celui que je décrivais tantôt. Le mémoire que l'honorable premier ministre nous a soumis l'autre jour ne nous révèle aucun fait que nous ignorions. Nous en connaissons tous les faits et tous les chiffres. Je le répète, nous avons discuté, il y a quatre ans, tous les faits et tous les chiffres de ce mémoire. Nous les avons discutés au mois de mars 1909, et d'un commun accord, nous en sommes venus à la conclusion que le meilleur moyen de venir en aide à l'Angleterre, de faire notre devoir, c'était de créer une flotte canadienne, et non pas d'offrir une somme d'argent.

Monsieur l'Orateur, j'ai un souvenir vivace de ces événements et ceux qui faisaient partie de la Chambre à cette époque-là ne sauraient les avoir oubliés. Ce problème a provoqué l'un des plus importants débats dont le Parlement canadien ait été témoin pendant les trente et quelques années de ma carrière. Je me souviens du discours du représentant de Toronto-nord (M. Foster), un beau discours, l'un de ses meilleurs, et c'est là un éloge bien mérité. Je me rappelle aussi le discours de mon très honorable ami, aujourd'hui premier ministre, et si jamais le rejet d'une telle politique a été motivé, il l'a été par mon très honorable ami dans cette circonstance. Voici le langage dont il s'est servi:

Je suis entièrement d'accord avec mon très honorable ami, le premier ministre, quant à l'aperçu qu'il nous a donné du programme de la défense navale du Canada. D'abord, je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard, c'est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure. L'autre moyen a été mis à l'essai par l'Australie et la métropole, mais les résultats n'ont pas été satisfaisants à tous les égards. En Grande-Bretagne, on a peut-être trouvé que l'action commune était plus satisfaisante. Celle-ci en dernière analyse, n'a pas été du goût de la population australienne, parce que la Grande-Bretagne a cru devoir demander à l'Australie d'étendre le champ des opérations de l'escadre jusqu'à la mer de Chine et l'océan Indien. En agrandissant ainsi le champ des opérations les Australiens comprendraient que la somme qu'ils versaient depuis quelques années ne servirait pas vraiment à procurer à l'Australie toute la production qu'ils croyaient devoir exiger. Aussi, à l'heure qu'il est l'Australie a pour politique de se procurer des sous-marins et des torpilleurs qui, en cas de guerre, prêteraient leur concours aux cuirassés de croisière et aux cuirassés d'escadre de la marine anglaise.

Notez bien ces paroles:

Aussi, à l'heure qu'il est, l'Australie a pour politique de se procurer des sous-marins et des torpilleurs. . .

J'ai entendu les appeler des vaisseaux de pacotille.

. . . qui, en cas de guerre, prêteraient leur concours aux cuirassés de croisière et aux cuirassés d'escadre de la marine anglaise.

Au cours de la discussion, quelqu'un fit observer que la population australienne, en se procurant une pareille flotte, se procurerait une flotte qu'il serait très difficile, même impossible, à l'Angleterre d'envoyer au delà des mers, et qu'en se protégenat elle-même, l'Australie fournissait les meilleurs moyens de défendre l'empire.

Le représentant de Toronto-nord ne te nait pas un langage moins énergique. Il disait:

La première et la plus grande objection que j'aie à une contribution fixe est qu'elle ressemble au louage des services d'une autre personne pour faire une chose que nous devrions faire nous-mêmes. Cela ressemble trop à un homme, à un père de famille, en pleine vigueur et santé, qui loue les services de son voisin, à tant par mois, pour veiller au bien-être et à la protection de son foyer, au lieu de remplir ce devoir lui-même.

Voilà, à mon avis, à quoi se résume l'objection maîtresse qui se dresse contre l'aide accordée sous cette forme. Mais ce n'est pas tout. Disons que, cette année, vous accordiez votre concours financier et que l'année prochaine et chaque année subséquente, vous renouveliez cette aide; au bout de dix, vingt et trente ans, vous aurez ainsi versé une somme énorme. Sans doute, devant cette période de temps, le pays aura bénéficié de la protection de la flotte; mais, au Canada même, vous n'aurez rien créé de durable; vous n'aurez ni préparé le sol, ni jeté en terre de semence se manifestant par le développement de nos moyens de défense. Et cependant, un jour ou l'autre, destinés que nous sommes à devenir une nation avec une population sans cesse croissante, il nous faudra nécessairement des forces navales pour la défense de nos côtes et de l'intérieur.

Il y a quatre ans, mon très honorable ami disait: Il faut agir et nous agirons. Aujourd'hui il ne dit plus cela; mais nous, de ce côté-ci de la Chambre nous continuons à dire: Il faut agir et nous agirons. Or, je demande, monsieur l'Orateur, pourquoi mon très honorable ami et son premier lieutenant, les chefs de l'opposition d'alors, qui ont aujourd'hui la responsabilité du pouvoir, ne mettent pas en pratique la politique qu'ils proposaient avec tant de force, au lieu d'une politique en vertu de laquelle, ainsi que le dit mon très honorable ami, le sol ne sera pas préparé, et qui ne sera ni la semence ni la végétation de l'arbre de la défense? Il n'est pas nécessaire, monsieur l'Orateur, de chercher bien longtemps pour en trouver la raison. Elle est bien connue; il y en a une et elle est unique: c'est que la question de défense impériale a été jetée en pâture aux partis politiques. Elle est le résultat de l'alliance, de cette alliance malsaine contractée par les honorables membres de la droite.

Quel est le sens de cette contribution qu'on nous demande aujourd'hui de voter? Elle représente une somme considérable; c'est un gros chiffre. Sous d'autres rapports est-elle aussi considérable qu'elle devrait l'être? Je le demande à tous les membres de cette Chambre; je m'adresse à ceux qui siègent aujourd'hui sur les banquettes ministérielles, monsieur l'Orateur, et je leur dis: Vous proposez de donner à l'Angleterre deux ou trois dreadnoughts, dont le coût sera payé par le Canada, mais qui devront être appareillés, entretenus, et manœuvrés par l'Angleterre. Est-ce que j'ai dit manœuvrés par l'Angleterre? Je dois expliquer ces mots. En justice pour mon très honorable ami, je dois donner quelques mots d'explication; parce qu'il nous a dit qu'il avait obtenu des autorités impériales le privilège que des officiers canadiens pourraient servir à bord de ces navires. Oh! vous si torys et si loyaux, est-ce là tout le sacrifice que vous êtes prêt à faire? Vous voulez bien fournir des amiraux, des commodores, des capitaines, des officiers de tout grade, des panaches, des plumes, des galons d'or, mais vous laissez à l'Angleterre le soin de fournir le nerf essentiel de ces navires. Vous dites que ces navires porteront des noms canadiens. C'est bien tout ce qu'ils auront de canadien. Vous faites faire votre ouvrage par des mercenaires; en d'autres mots vous êtes prêts à tout faire excepté à vous battre. Est-ce là, monsieur l'Orateur, la véritable politique à suivre.

Quelques VOIX: Non, non.

Sir WILFRID LAURIER: Est-ce là une politique saine? C'est une politique hybride, c'est un croisement entre le jingoïsme et le nationalisme. A moins que je ne me trompe sur l'esprit du peuple canadien, à moins qu'il n'ait changé d'idéal, et s'il n'a pas renié le sang de ses ancêtres, quelle que soit la province qu'il habite, je dirai que le peuple canadien ne voudra pas de cette politique hybride, mais qu'il insistera pour que la contribution du Canada à l'Angleterre soit une contribution en argent et en hommes à la fois ainsi que le stipulait notre résolution de 1909.

Monsieur l'Orateur, ce n'est pas l'argent qui manque à l'Angleterre dans le moment. Jamais elle n'a été plus riche qu'elle l'est aujourd'hui; son trésor déborde. Ce dont elle a besoin ce sont le cœur, l'énergie et le dévouement de ses sujets dans le monde entier. On a dit, j'espère que ce sera vrai, que cette contribution généreuse de $35,000,000 au trésor impérial créera une impression profonde chez les grandes puissances européennes. J'espère que cette prédiction se réalisera, mais est-ce que l'impression n'aurait pas été beaucoup plus forte encore si au lieu de cette contribution en argent les nations de l'Europe voyaient les filles de l'empire, les jeunes nations répandues sur la face du globe, construire leur propre flotte, pour me servir des termes mêmes de la résolution de 1909:

> ... en coopération et relation intimes avec la marine impériale, dans le sens indiqué par l'amirauté, lors de la dernière conférence impériale et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

Est-ce que cela n'aurait pas créé une impression plus forte? Le nombre est grand, et j'en suis un, de ceux qui regrettent le fait important que sur les mers éloignées on ne voit pas autant de navires canadiens qu'on en voyait il y a quelques années, mais si la politique du parti libéral était adoptée nous verrions sur les mers éloignées du globe autant de navires canadiens qu'autrefois, et l'enseigne blanche, qui pendant tant de siècles a été le symbole de l'orgueil naval de l'Angleterre flotterait de nouveau sur les sept océans. Nous verrions aussi, monsieur l'Orateur, à côté de l'enseigne blanche, flotter les drapeaux de jeunes nations elles-mêmes, attestant ainsi la solidarité entre la mère et la fille. Telle est la politique que nous avons adoptée, telle est la politique que nous nous proposons de suivre.

Mais on me dira peut-être que ce n'est pas la politique conseillée par l'amirauté au premier ministre. Monsieur l'Orateur, je nie cela entièrement. Mon très honorable ami n'est pas allé demander à l'amirauté quelle politique il devait adopter. Il est évident que lorsqu'il est allé en Angleterre il avait abandonné l'idée d'une marine canadienne. Il est allé—cela est évident d'après le dernier paragraphe du mémoire—pour demander à l'Angleterre si elle accepterait une aide immédiate. En d'autres mots, il est allé en Angleterre pour demander ce que l'Angleterre accepterait dans un cas urgent, bien qu'il n'y eut aucune urgence. Nous en revenons donc à la question: Quelle est la véritable politique à suivre? Est-ce une politique d'urgence, qui, ainsi que l'a dit mon honorable ami de Toronto-nord, ne produit rien et ne laisse rien derrière elle, ou est-ce l'organisation d'une marine canadienne? Tel est le problème qui se pose aujourd'hui. L'Australie a adopté la même politique, et elle l'a adoptée pour la raison même donnée par mon honorable ami dans le débat de 1909: qu'après avoir essayé la contribution, elle a constaté que ce n'était pas pratique. L'Australie est conséquemment venue à la même conclusion que nous: Elle est venue à la même conclusion à laquelle les honorables membres du Gouvernement d'aujourd'hui étaient arrivés, mais qu'ils ont abandonnée, et pour quelle raison? Il n'y en a pas d'autres que leur alliance avec le parti nationaliste de Québec. Mais nous, monsieur l'Orateur, nous avons persisté dans notre politique. Nous avons demandé des soumissions, dans l'intention d'avoir plus tard deux unités, une sur l'océan Pacifique et l'autre sur l'océan Atlantique; nous avons demandé des soumissions pour quatre croiseurs et six torpilleurs, qui auraient coûté $11,280,000. Nous n'avons pas voulu accorder l'entreprise parce qu'un changement du gouvernement pouvait subvenir.

Quelques VOIX: Ah! ah!

Sir WILFRID LAURIER: Oui; nous avons pensé, vu que les élections générales approchaient, qu'il ne serait pas juste, dans une question de ce genre, qui était en dispute entre les deux partis, d'accorder l'entreprise au cas où il pourrait subvenir ainsi que cela est arrivé, un changement du gouvernement. Je déclare aujourd'hui que le présent gouvernement aurait mieux fait d'accorder l'entreprise de la construction de ces navires, et nous aurions aujourd'hui en voie de construction dans les chantiers maritimes de Montréal quatre croiseurs et six torpilleurs.

Une autre raison encore nous engage à tenir à notre politique de marine canadienne. Je dois remercier mon très honorable ami, le premier ministre, d'avoir déposé aujourd'hui sur le bureau de la Chambre quelques documents—non pas ceux que je demandais hier—mais quelques documents qui prouvent que la politique de construire notre marine au Canada est si

forte que lui et son gouvernement essaient à donner le change à l'opinion en cherchant à faire construire quelques navires dans le Canada, ce qui, dit-il, peut arriver le printemps prochain. Mais il y a un meilleur moyen d'atteindre ce but. Ayons une marine canadienne aussitôt qu'il sera possible et que tous les navires soient construits au Canada. J'ai raison de croire que le ministre du Service naval a présentement devant lui une offre d'une grande maison anglaise d'établir les plus grands chantiers possibles à Montréal, s'il le veut. Je viens maintenant à une autre question, dont je n'aurais pas parlé du tout si l'honorable député de Kingston (M. Nickle) n'en avait pas parlé dans son discours lorsqu'il a proposé l'adresse en réponse au discours du Trône. Pendant les dernières élections j'ai entendu répéter bien souvent, et j'ai lu l'assertion non moins souvent, que notre marine canadienne était une marine séparatiste, à cause d'un article de la loi tendant à dire qu'elle pouvait être neutre en temps de guerre. Il y a trop longtemps que je fais les batailles électorales pour accorder beaucoup d'importance à ce que l'on peut dire de moi durant une lutte; mais lorsque l'on répète la chose dans cette enceinte, en ma présence, il est de mon devoir d'en tenir compte. Et à ce propos permettez-moi de rappeler ici un incident classique et historique. A la veille de la bataille de Salamis, Thémistocle donna un conseil au commandant de la flotte grecque, et, bien que ce conseil fut plus tard suivi et ait donné la victoire aux Grecs, le commandant en chef refusa d'abord de l'écouter; et, comme Thémistocle persistait, le commandant leva son épée pour le frapper. Thémistocle lui dit: "Frappe, mais écoute". Monsieur l'Orateur, j'ai été frappé mais je continue à dire: "Ecoutez-moi".

Pour réfuter l'accusation que la loi de la marine était intentionnellement, de ma part, séparatiste, je crois que ma conduite pendant mes soixante-dix années de vie est une réponse suffisante. Je n'ai plus, à soixante-dix ans, plusieurs des idées que j'avais de vingt, trente ou même de quarante ans; mais j'espère n'avoir pas vécu en vain, et que dans le cours de ma longue carrière l'observation et l'expérience m'ont appris quelque chose. Je veux donc régler cette qustion une fois pour toutes, non seulement pour moi-même, mais aussi pour mes amis dans cette Chambre et dans le pays, en faisant la déclaration suivante: Que toute idée de séparation de l'Angleterre, si elle a existé quelque part, et je ne crois pas qu'elle existe, serait une folie et un crime. Quant à la prétention de mon honorable ami de Kingston que, en cas de guerre, notre marine serait neutre, j'ai seulement ceci à dire. J'ai dit il y a un moment que j'espérais n'avoir pas vécu en vain, et j'espère aussi que l'on m'accordera quelque bon sens et quelques connaissances; et ma réponse à cette prétention est celle-ci: Lorsque l'Angleterre est en guerre, nous sommes en guerre, et la pensée d'être neutre ressemblerait au commandement du roi Canut à la mer, d'avoir à se retirer devant lui. Tout ce que nous pourrions faire serait inutile. Lorsque l'Angleterre est en guerre nous sommes en guerre; mais il ne s'ensuit pas parce que nous sommes en guerre, que nous soyons par le fait mêlé au conflit.

Quelques VOIX: Oh, oh!

Sir WILFRID LAURIER: Nous ne pouvons être plongés dans le conflit que de deux manières: par l'invasion de notre territoire ou par l'action du parlement du Canada. Cela semble provoquer l'hilarité des honorables membres de la droite.

M. GRAHAM: Ils n'ont pas beaucoup lu d'histoire.

Sir WILFRID LAURIER: Peut-être que la meilleure réponse que je pourrais faire aux honorables membres de la droite serait de leur faire un peu d'histoire. Combien de guerres avons-nous eu depuis que le Canada est devenu possession anglaise? Parlant de mémoire, nous avons eu d'abord en 1776 la guerre avec les colonies américaines.

Nous avons eu ensuite la guerre avec la France, qui a commencé en 1793 et a duré jusqu'à la bataille de Waterloo en 1815; nous avons eu en 1812 et 1813, la guerre avec la république américaine; nous avons eu ensuite la guerre avec la Turquie pour l'indépendance de la Grèce en 1827; plus tard, celle de Crimée avec la Russie en 1854; puis, avec la Chine en 1860; ensuite est venu l'expédition en Abyssinie en 1868; ensuite, l'expédition en Egypte en 1882; enfin, la dernière de toutes, la guerre des Boers, en 1899.

M. BENNETT (Simcoe-est): Nous en étions.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne m'attendais pas qu'un pareil compliment, adressé au gouvernement libéral, nous viendrait de mon honorable ami de Simcoe-est. Nous en étions, oui, à cause de la décision prise à l'époque par le Gouvernement et par le Parlement canadiens.

Nous avons pris part à la guerre avec les colonies américaines en 1870; nous avons pris part, en 1812 et 1813, à la guerre avec la république américaine; mais non pas à la guerre avec la France, non pas à la guerre de Crimée, non pas à l'expédition en Abyssinie ni à la guerre du Soudan en 1885. Nons aurions pu être de cette dernière guerre, n'était que sir John A. Macdonald, alors chef du cabinet, refusa de s'en mêler. Pourquoi vouloir badiner avec de semblables questions? N'est-il pas de fait

que nos troupes ne peuvent faire la guerre que par décision de ce Parlement? Vous pouvez, si cela vous plaît, y donner votre sanction, aujourd'hui ou en aucun temps; mais personne dans ce pays ne prétendra que nous puissions faire la guerre, sauf par la volonté du Parlement ou par la force des circonstances.

On a fait opposition à notre loi sur la marine de guerre, parce que l'amirauté anglaise, a-t-on dit, ne pourrait pas toujours compter sur l'appui de la flotte canadienne. Je dirai simplement que l'amirauté peut toujours compter sur la flotte du Canada, puisque, l'année dernière, nous avons conclu avec elle un accord qui créait des stations navales pour notre flotte.

La station canadienne de l'Atlantique devait être comprise entre le 30e degré de latitude nord et le 40e degré de longitude ouest; celle du Pacifique était comprise entre le 30e degré de latitude nord et le 180e degré de longitude ouest. L'amirauté savait donc que dans ces eaux, il y avait toujours, pour les garder, des vaisseaux canadiens; et, du moment que dans ces eaux se présenteraient les navires d'une ennemie de l'Angleterre, le devoir des nôtres était de fondre sur eux, de les aborder et de les couler, tout comme s'ils se fussent trouver dans le port d'Halifax. C'est ainsi que l'on interprète cette loi. Toutefois, aujourd'hui qu'il appartient à mes honorables amis de l'administrer, il leur est loisible de l'interpréter eux-mêmes, mais ils ne voudront certainement pas l'interpréter comme on dit qu'ils le pourraient. Ils peuvent la modifier à leur guise; mais, quoi qu'ils fassent, s'ils sont sincères, comme je l'espère qu'ils le sont, ils ne sauraient l'expliquer autrement que je viens de le faire.

La politique que professe en ce moment mon très honorable ami ne résout rien. Le problème que vous avez à solutionner est un de ceux qui exigent une politique durable, une politique qui serve aujourd'hui, demain et tous les jours, tant que croîtront en Europe les armements; et le devoir que vous avez à remplir envers vous-mêmes envers le Canada et envers l'empire, c'est d'adopter législativement une politique permanente.

Quant à créer une marine de guerre canadienne, vous avez apparemment décidé de n'en rien faire. Pour ce qui est d'une contribution en argent, est-il quelqu'un qui s'imagine que vous n'en aurez qu'une? Une aide pécuniaire est fatalement destinée à se renouveler, et pour me servir de l'expression de mon honorable ami de Toronto-nord, elle ne laisse derrière elle aucune trace. Si j'interprète fidèlement les paroles de mon honorable ami, il ne veut point d'une politique permanente, parce que, dit-il, il nous faut avant cela être consultés sur toutes les questions de paix ou de guerre. C'est là une entreprise qui peut nous mener loin,

Sir WILFRID LAURIER.

et, si nous avons à la discuter, ce n'est pas toujours le moment de le faire. Elle est sans rapport avec la question qui nous est présentement soumise.

La question que nous avons à débattre aujourd'hui est celle de la défense de l'empire. Lorsque nous avons à nous occuper du danger d'un ennemi auquel nous pourrions être appelés à faire face en aucun moment, allons-nous nous croiser les bras et ne rien faire tant que n'aura pas été réglée la question de savoir si, oui ou non, nous aurons notre mot à dire dans toutes les questions de paix ou de guerre? Mon honorable ami est comme cet empereur de Constantinople, qui se rendait en Italie pour y discuter des problèmes de théologie, pendant que sa ville était à la veille d'être attaquée par les Turcs, qui, finalement, s'en sont emparée. Pendant que se débattra ici la question d'avoir voix dans les affaires relatives à la guerre ou à la paix, l'ennemi sera peut-être sur nous avant que nous l'ayons réglée. Nous n'aurons peut-être jamais l'occasion de la discuter. C'est une question très importante, et je n'ai garde de la rapetisser; mais il faut la discuter séparément, non pas conjointement avec celle-ci, si nous voulons avancer à quelque chose.

La question de savoir si nous aurons ou n'aurons pas voix dans toutes les affaires intéressant la paix ou la guerre est grosse de conséquences, et je ne voudrais pas me prononcer difinitivement là-dessus dans le moment; mais il y a certaines objections qui, toute de suite, se présentent à mon esprit. Le service diplomatique de l'Angleterre est administré par le secrétaire d'Etat pour les affaires étrangères, et il est aujourd'hui en aussi bonnes mains qu'il l'a jamais été. Ces sortes de négociations sont très minutieuses, très sérieuses, et doivent parfois être conduites dans le plus grand secret. Mon très honorable ami, si je ne me trompe, propose aux autorités britanniques qu'il y ait tout le temps en Angleterre un délégué du gouvernement canadien qui confère avec le secrétaire d'Etat pour les affaires étrangères sur toutes les questions susceptibles d'amener la guerre. Si la chose est accordée au Canada, elle devra l'être à l'Australie, à la Nouvelle-Zélande, à l'Afrique du Sud et à Terre-Neuve, et je doute fort que le secrétaire d'Etat pour les affaires étrangères reçoive d'une pareille multitude de conseillers une aide bien efficace. Suposez qu'ils ne s'accordent point, ou encore qu'ils soient tous d'accord, comment pouvons-nous prétendre imposer notre volonté dans ces questions ou même y prendre part? Le ministère des affaires étrangères a eu, pas plus tard que l'année dernière, à discuter la question du partage de la Perse. Devons-nous penser que le Canada et toutes les autres colonies

autonomes seraient invitées à débattre une semblable question avec le ministère des affaires étrangères?

Les frontières de l'Afghanistan ont été, il y a quelques années, une question brûlante pour le ministère des affaires étrangères; mais la Russie n'étant plus en état de se montrer agressive, cette question a été, ces années dernières, mise en oubli. Elle peut, cependant, renaître. Lorsque, l'année dernière, l'empereur d'Allemagne envoyait des navires de guerre à Agadir, le ministère des affaires étrangères dut prendre une décision immédiate sur la question de savoir si on permettrait à l'Allemagne de prendre pied dans l'Afrique septentrionale. Serait-ce là également une question à laquelle le Canada serait intéressé et sur laquelle il serait consulté? Il me semble que ce serait là ouvrir la porte à des conséquences qui doivent être sérieusement étudiées avant de rien décider. Je n'entends point condamner l'attitude prise par mon très honorable ami; pour le moment, je ne l'approuve, ni la condamne: le sujet est trop nouveau. Mais ce sur quoi j'appelle son attention et celle de la Chambre, c'est que nous ne pouvons attendre que cette question soit réglée pour nous préparer à la défense. Peut-être ne le sera-t-elle pas de sitôt. Mais qu'elle se règle d'elle-même, et, en attendant, faisons nos préparatifs.

Mon très honorable ami a terminé la partie démonstrative de son discours en disant que, s'il a revendiqué pour les possessions anglaises d'outre-mer le droit d'être consultées sur toutes les questions relatives à la paix ou la guerre, c'était pour appeler l'attention des hommes d'Etat de la Grande-Bretagne sur "le problème réel de l'existence impériale". Il serait, je crois, difficile à mon très honorable ami, ou à tout autre, de nous convaincre que l'existence de l'empire britannique tient à un fil aussi délicat. On nous a accoutumés à croire, et nous continuerons de croire qu'elle repose sur une base plus solide. Je ne suis indifférent à rien de ce qui intéresse l'unité de l'empire britannique. Loin de là, monsieur l'Orateur. Cette agglomération de continents sous la domination anglaise a quelque chose qui frappe l'imagination, quelque chose qui, pour moi, dans tous les cas, a toujours eu un grand attrait. J'ai toujours cru cependant et je persisterai à croire que la solide base de l'empire britannique est, après la couronne anglaise, l'autonomie locale de ses diverses dépendances; c'est-à-dire l'accomplissement de leurs propres destinées, avec tendance à l'unité. La couronne est le grand lien, le ciment qui unit entre eux les continents épars dans le monde. La couronne est un lieu purement sentimental; mais ce lien, quoique purement sentimental, a prouvé qu'il était plus fort que les armées et les flottes; il s'est montré à la hauteur de toutes les circonstances.

Je ne crois pas que l'empire soit en danger; je ne crois pas non plus qu'il puisse être cimenté par le moyen que suggère mon très honorable ami. Je crois que les relations des différentes parties de l'empire avec la mère patrie ne sont pas parfaites mais, que dans leur essence, elles peuvent être améliorées. Vous pouvez discuter leur amélioration, mais il n'y a pas lieu à discuter le problème de leur existence.

C'est avec ces vues que nous abordons ce sujet. Et je répète maintenant, pour finir, ce que j'ai dit en commençant: je me suis efforcé d'aborder cette question en me plaçant sur le même terrain que mon très honorable ami. Je ne révoque pas en doute ses motifs quand il dit que, ce qu'il a en vue, c'est la grandeur de notre commun empire. J'espère qu'il ne discutera pas les miens si je dis que j'aborde la question dans le même esprit. Si nous ne sommes pas d'accord avec lui, c'est que, dans les circonstances actuelles, nous croyons que notre politique sert mieux l'objet qu'il a en vue que ne le fera celle qu'il nous annonce.

Je proposerai donc ce qui suit comme amendement à la résolution:

Que tous les mots après le mot "Que" soient retranchés et remplacés par les suivants:—"cette Chambre ne croit pas devoir donner son concours à ladite résolution, et ordonne de la renvoyer au comité avec instruction de la modifier de la manière suivante, savoir: de retrancher tous les mots après l'alinéa (a) et de leur substituer les suvants:

"Le mémoire, préparé par le Bureau de l'amirauté, sur la situation navale générale de l'empire et communiqué à cette Chambre par le très honorable premier ministre le 5 décembre, fait voir que plusieurs des plus importants pouvoirs étrangers ont adopté un programme défini pour augmenter rapidement leurs forces navales.

" Que cette décision a forcé le Royaume-Uni à concentrer ses forces navales dans son voisinage immédiat, entraînant par là le retrait de ses navires des possessions éloignées de l'empire.

"Que ce retrait implique pour le Canada la nécessité d'inaugurer immédiatement et activement un programme permanent de défense navale .

"Que toute mesure tendant à accorder l'aide du Canada à la défense navale de l'empire qui ne comprendrait pas un système permanent de participation, au moyen de navires possédés, équipés et entretenus par le Canada et ne pourvoierait pas à leur construction aussitôt que possible en Canada, ne serait pas une expression adéquate ou satisfaisante des aspirations du peuple canadien au sujet de la défense navale, et ne représenterait pas la part légitime que devrait assumer le Canada dans le maintien des forces navales de l'empire.

"Que cette Chambre regrette d'apprendre que le Gouvernement a l'intention d'ajourner indéfiniment l'adoption par le Canada d'une politique navale permanente.

"Que cette Chambre est d'opinion que des mesures devraient être prises au cours de la présente session pour mettre en vigueur d'une manière active et prompte la politique navale permanente comprise dans la loi du service de la Marine, de 1910, adoptée en conformité de la résolution approuvée unanimement par cette Chambre en mars 1909.

"Que, cette Chambre croit de plus, qu'augmenter la puissance et la mobilité de la marine impériale par l'adjonction de deux escadres fournies par le Canada sous le régime de la susdite loi et qui seraient stationnées sur les côtes canadiennes des océans Atlantique et Pacifique, respectivement, plutôt que de recourir à une contribution soit d'argent, soit de navires, est une mesure de beaucoup la plus propre à venir au secours de la défense navale impériale, et, pour employer l'expression contenue dans le mémoire de l'amirauté, à "redonner une plus grande élasticité de mouvement aux escadres britanniques sur toutes les mers, et contribuer directement davantage à la sécurité des Dominions"; et que, le gouvernement canadien devrait prendre des mesures propres à la réalisation la plus prochaine possible de cet objet".

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Monsieur l'Orateur, cet après-midi, comme d'habitude, j'ai écouté avec le plus vif intérêt, et non sans plaisir les observations formulées par le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), à l'encontre de la résolution dont le premier ministre a saisi le parlement et contre le bill de la marine présenté, au commencement de la semaine dernière. J'ai suivi avec une religieuse attention les observations de mon très honorable ami. Au cours d'une harangue d'une heure et quart, il a discuté nombre de questions. Il a plongé le regard dans l'histoire ancienne et moderne; il a abordé des questions, à mon avis, absolument étrangères à la résolution devant cette Chambre. Après avoir suivi avec la plus grande attention ces observations, je crois pouvoir affirmer, sans blesser de justes susceptibilités, que le public canadien et la députation admettront que le chef de l'opposition n'a pas formulé un seul argument, un seul raisonnement prouvant que le Parlement doive repousser la résolution à l'étude et le projet de loi basé sur cette résolution.

Au début de ses observations, le chef de l'opposition a exprimé en fiers accents des sentiments pleins de noblesse. Et vraiment, l'étranger pénétrant à ce moment dans cette enceinte législative serait demeuré convaincu que, pour rien au monde, le chef de l'opposition n'aurait voulu traiter la question de manière à se concilier la faveur publique au bénéfice du parti qu'il dirige. Or, monsieur l'Orateur, à peine avait-il terminé son exorde qu'il se mit à donner au débat une orientation

s'inspirant par la politique de parti, et au fur et à mesure qu'il poursuivait sa démonstration, il devint de plus en plus évident que l'objectif visé n'était nullement la protection des intérêts de l'empire britannique, mais bien ceux du parti qu'il dirige ici. De l'exorde à la péroraison, cette harangue n'a été qu'un appel à l'esprit de parti et aux sentiments partisans ici et au dehors.

Le chef de l'opposition cherchant à convaincre d'inconséquence le premier ministre et le ministre du Commerce (M. Foster), s'est rabattu sur le débat qui se déroula ici en 1909, alors qu'on adopta une résolution relative à la défense navale du Canada et de l'empire. Comme je ne siégeais pas ici en 1909, je ne me crois pas obligé de discuter les événements de cette session. Mais, monsieur l'Orateur, si j'eusse siégé ici en 1909, je ne me serais pas cru obligé de défendre mon attitude en cette circonstance. Ce que le public attend de nous, ce n'est pas la discussion de l'histoire du passé ou des événements qui se sont déroulés en 1909 et en 1910; mais il veut savoir si la proposition soumise à cette Chambre par le Gouvernement, jeudi dernier, s'inspire des intérêts du Canada et de l'empire et rallie l'approbation des électeurs de ce pays. C'est bien à tort que le chef de l'opposition accuse d'inconséquence à cet égard le premier ministre et le ministre du Commerce. Toute l'attitude du premier ministre au sujet de la défense navale est frappée au coin de la sincérité. Qu'avait-il promis de faire, advenant que, à la suite d'une grande consultation populaire, le corps électoral lui confierait les rênes du pouvoir? Je prie le chef de l'opposition de se reporter au compte rendu des Débats du 24 novembre 1910, où il trouvera la déclaration du premier ministre sur l'attitude qu'il prendrait en pareille matière, s'il devenait premier ministre du Canada. Voici les paroles qu'il prononçait alors:

On pourrait à juste titre nous demander quelle attitude nous prendrions, sur une question de cette haute importance, si nous étions aujourd'hui au pouvoir? A mon sens, notre ligne de conduite est toute tracée et la voici: S'il en prend les moyens, le Gouvernement peut constater et savoir si la situation qui se dresse aujourd'hui devant l'empire, relativement à la défense navale, est vraiment bien grave. Si nous étions au pouvoir, nous tâcherions d'obtenir à cet égard une réponse simple et claire et si cette réponse, basée sur l'assurance du gouvernement de la mère patrie et sur le rapport des experts de l'amirauté comportait, comme je le pense, la nécessité d'une initiative prompte et effective de la part de ce pays-ci, je demanderais au Parlement de voter d'urgence une aide effective, et faute par le Parlement d'y consentir, j'en appellerais, du Parlement, au peuple canadien.

Voilà la politique formulée par le parti que dirigeait alors le premier ministre, et

telle est l'attitude du parti qu'il dirige ici et au pays. Plus loin, le très honorable gentleman distingue entre les deux questions, contribution d'urgence et politique de nature permanente.

Quant à la politique d'ordre permanent, à mon avis, le peuple doit avoir voix au chapitre, je ne sais trop si j'ai bien réussi à élucider mon attitude; du moins ai-je tenté de le faire, dans la faible mesure de mes forces. La coopération du Canada sur un pied permanent à la défense de l'empire entraîne de vastes considérations. Si le Canada et les autres dominions doivent, à titre de nations-sœurs, participer à la défense de l'empire en son ensemble, sera-t-il dit qu'en pareille occurence nous n'aurions pas, à titre de citoyens canadiens, voix au chapitre dans les conseils de l'empire? A mon avis, pareille situation ne serait guère tolérable et le peuple canadien ne voudrait jamais s'y soumettre. Serait-il dit que nous, députés aux Communes, représentant ici 221 collèges électoraux s'étendant du Pacifique à l'Atlantique, nous n'aurions pas voix au chapitre sur ces graves questions qui intéressent l'empire en général, privilége dont jouit aujourd'hui le plus humble contribuable des Iles Britanniques. A mon avis, pareille situation ne tendrait guère à assurer l'intégrité de l'empire, et l'intime coopération de ses parties constituantes. Voilà des questions de suprême importance qu'il importe d'étudier, avant de formuler un système de nature permanente; et ce système une fois bien élaboré et clairement expliqué au peuple canadien, à tous nos concitoyens, le Gouvernement quel qu'il soit, aurait le devoir d'en appeler au corps électoral de recevoir son mandat, puis de prendre une initiative basée soit sur l'approbation soit sur la désapprobation de cette politique.

Voilà la promesse bien explicite faite par le premier ministre à cette Chambre et au peuple canadien, en 1910, alors qu'il était leader du parti conservateur à la gauche. N'a-t-il pas sincèrement tenu sa promesse? N'a-t-il pas, comme le disent les rapports, pris l'initiative voulue pour s'assurer si la situation qui se dresse en ce moment devant l'empire est bien réellement grave? N'a-t-il pas, comme il l'avait promis, consulté l'amirauté et le gouvernement britanniques, et adopté l'attitude commandée par les circonstances?

Le premier ministre soumet aujourd'hui cette mesure à la Chambre, comme il l'avait promis en 1910. La preuve évidente qu'il est bien décidé à tenir la parole donnée au peuple canadien, c'est qu'après s'être consulté avec l'amirauté à la première occasion favorable, il soumet à cette Chambre, comme résultat de cette consultation, un document d'Etat qui est en ce moment sur le bureau; c'est qu'il se présente aujourd'hui dans les circonstances qu'on sait, devant le Parlement, lui demandant de prendre les mesures voulues pour accroître l'effectif des forces navales de l'empire britannique. En toute circonstance, il a bien eu soin de distinguer entre la contribution d'urgence et une politique d'ordre permanent, en matière de défense impériale. La mesure législative qu'il soumet aujourd'hui à cette Chambre, se rattachant à la situation actuelle, n'est pas destinée à jouer le rôle d'une politique de nature permanente pour la défense navale de l'empire; la présentation de cette mesure s'inspire des circonstances actuelles.

Mainte et mainte fois, au cours de ses observations, le leader de la gauche a affirmé qu'il n'existe pas de circonstances critiques qui autorisent pareille participation financière de notre part. Plus tard, je mettrai en pleine lumière les raisons remarquables qui m'ont convaincu que si le Canada est fidèle à lui-même et à l'empire, il ne doit pas hésiter à appliquer la proposition que le premier ministre a soumise à cette Chambre.

En discutant la mesure relative à la marine militaire que son gouvernement avait soumise à cette Chambre, le leader de l'opposition a cherché à le disculper de n'avoir pas passé les marchés administratifs pour la construction de quatre croiseurs et de six contre-torpilleurs pour chacun desquels il avait demandé des soumissions aux constructeurs de navires en Grande-Bretagne.

Quelqu'un qui n'aurait pas été au courant des faits, en entendant mon très honorable ami, aurait pu sortir de cette enceinte sous l'impression des sons mélodieux de sa voix et croire que quelques jours ou au plus quelques semaines s'étaient écoulés entre la réception des soumissions pour ces croiseurs et ces contre-torpilleurs et la date de la défaite de son Gouvernement aux élections générales. Mais quelle est la vérité sur ce point? La vérité est que le 1er mai 1911 des soumissions furent reçues d'un certain nombre d'importantes compagnies de construction maritimes dans l'empire britannique, pour la construction de ces croiseurs et de ces contre-torpilleurs. Mon très honorable ami n'a pas quitté le pouvoir ou n'a pas remis sa démission avant le 7 octobre suivant. Les élections ont eu lieu le 21 septembre, environ quatre mois et trois semaines après la réception des soumissions. Mon très honorable ami n'a pas abandonné le gouvernement avant le 7 octobre, presque cinq mois après avoir reçu ces soumissions et pourtant il n'a pas de meilleures excuses à offrir, pas de meilleures raisons à donner, pour expliquer la conduite qu'il a tenue en laissant dormir ici dans les bureaux d'Ottawa, pendant environ cinq mois, les soumissions et le dépôt d'argent qu'accompagnait chacune d'elles, que de dire que son Gouvernement avait pensé qu'il pourrait être renversé du pouvoir aux élections et qu'il était sage de laisser régler la question par ses successeurs.

Quand mon très honorable ami a reçu ces soumissions le 1er mai, escomptait-il

le résultat d'un appel au peuple dans l'intervalle de quelques mois? A l'ouverture de la session de 1911, quand j'ai pris la parole sur l'adresse en réponse au discours du trône, j'ai profité de l'occasion pour dire que je voyais que le Gouvernement précédent en n'acceptant pas ces soumissions, bien qu'il ait eu plusieurs mois pour se décider, avait reconnu, après un examen sérieux de toute la question qu'il n'avait pas eu le temps d'examiner à tête reposée, que cette demande de soumissions avait été faite à la hâte et d'une manière imprudente. En prenant connaissance des renseignements qui étaient à leur disposition et après avoir compris ce qu'ils avaient fait, ils s'aperçurent que se lancer à ce moment dans l'entreprise de la construction de ces croiseurs et de ces contre-torpilleurs, avec les conditions et les facilités qui existaient alors au Canada pour la construction de ces navires, cela aurait entraîné une dépense inutile d'argent d'au moins $15,000,000, somme qui aurait été équivalente en y ajoutant les armements, au prix qu'auraient coûté ces navires.

Quelle est la raison qui me permet de faire cette assertion? L'an dernier, j'ai communiqué à la Chambre un mémorandum préparé sur ce sujet par l'amiral Kingsmill, directeur du service naval, le 9 octobre 1911, dans lequel l'amiral Kingsmill disait:

Par suite de la rapidité avec laquelle les plans sont modifiés, on peut prévoir que s'il faut six ans pour compléter le programme, les navires seront démodés avant d'être achevés.

Il dit encore:

Dans le court espace de temps qui s'est écoulé depuis que les plans actuels ont été adoptés, les contre-torpilleurs ont vu leur type augmenter de déplacement et la disposition des machines a été modifiée, ce qui peut rendre désirable de négocier avec la compagnie qui entreprend la construction d'un contre-torpilleur du type amélioré.

Mais, monsieur l'Orateur, je me propose de donner à la Chambre et au pays une autre preuve que celle qui est contenue dans le rapport de l'amiral Kinsgmill, preuve qui est venue à ma connaissance. Dans le service du département naval du gouvernement canadien, créé par nos honorables adversaires, il y avait un personnage qui occupait la position de chef d'état-major, le capitaine de frégate Roper, un officier qui était venu ici après avoir servi dans la marine royale. Le 20 septembre 1911, un jour avant la défaite de nos amis, le capitaine Roper a préparé sur le sujet, un rapport dans lequel se trouvent les passages suivants que je recommande à l'attention des membres de la Chambre:

Extrait d'un mémorandum du capitaine de frégate Roper, chef d'état-major, en date du 20 septembre 1911.

Un service naval se compose, comme on le sait, d'un grand nombre de divisions qui se groupent entre elles pour former un ensemble général. Par conséquent, si toutes ces divisions ne concourent pas simultanément, l'édifice est forcément instable et doit finir par s'écrouler.

Retenez bien que cela était écrit le 20 septembre 1911. Et aujourd'hui, quand les honorables députés de l'opposition parlent avec tant d'assurance de la beauté et de la sagesse de leur politique navale, nous constatons qu'ils dirigeaient leur service naval de telle façon que d'après cette haute autorité, il était devenu instable et se serait finalement écroulé. Le capitaine Roper continue en ces termes:

Voici, en ce moment, ce qui se passe relativement au service naval du Canada.

Un programme ayant été arrêté, il a été adopté par le gouvernement canadien qui a commencé son application au début de 1910. Depuis ce temps jusqu'à maintenant on l'a appliqué par fragments et des articles de ce programme ont été, pour une raison ou pour une autre, retardés et encore retardés jusqu'à arriver enfin à atteindre une période d'arrêt et il en résulte tous les inconvénients qu'on pouvait le moins désirer, tels que l'incertitude, les délais et les dépenses inutiles.

Permettez-moi de lire encore des passages de ce mémoire du capitaine Roper.

Les seuls vaisseaux qui appartiennent au service naval du Canada pour le moment sont les deux croiseurs "Niobé" et "Rainbow", tandis que quatre croiseurs et six contre-torpilleurs ont été autorisés par le Parlement.

Jusqu'au mois d'avril 1910, on avait annoncé que ces navires seraient construits à l'entreprise et que des soumissions seraient rapidement demandées. Nous sommes maintenant arrivés au dernier semestre de 1911, et l'entreprise n'a pas encore été accordée.

Les conditions prescrites sont que le premier croiseur sera livré trois ans après la date de la signature du contrat, tandis que l'ensemble des quatre doit être achevé six ans après cette date.

En se reportant au rapport de l'amirauté on constate que le type de croiseur Weymouth, qui est semblable au type qui doit être construit pour le Canada, a été lancé en 1910 et est actuellement prêt à entrer en service. Le plus tôt que le premier croiseur du Canada pourra être livré, en supposant que l'entreprise puisse être accordée sans nouveaux délais, c'est vers la fin de 1914; en d'autres termes ce type de navire sera vieux de quatre ans quand il sera terminé, tandis que le dernier sera vieux de sept ans et arrivera rapidement à la période de désuétude.

Je me permettrai maintenant, monsieur l'Orateur, de faire une digression à propos de certaines paroles prononcées par mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley). Du moment que nous avons annoncé à la Chambre, l'an dernier, que nous n'avions

pas l'intention d'accepter une seule de ces soumissions pour la construction des croiseurs ou des torpilleurs, cet honorable député n'a perdu aucune occasion de déclarer dans notre circonscription et ailleurs, que le Gouvernement et surtout moi-même en refusant d'accepter ces soumissions—bien que son parti et lui-même étant au pouvoir ont laissé s'écouler cinq mois avant de les accepter—portions un coup aux intérêts du Canada et spécialement aux intérêts de Saint-Jean. Quand les élections provinciales eurent lieu en juin dernier, au Nouveau-Brunswick, l'honorable député s'est hâté d'arriver dans la province et il a profité de toutes les occasions pour me condamner, non seulement parce que je faisais partie du gouvernement du Canada qui n'avait pas accepté ces soumissions, mais aussi en raison de mes états de service durant le temps où j'avais été premier ministre de cette province. Avec la finesse que croit posséder l'honorable député, il forma une liste dans la ville de Saint-Jean et après avoir développé ses arguments dans toute la circonscription pendant des semaines avant le jour des élections, bien que dans la circonscription la lutte soit d'ordinaire assez serrée, trois membres de sa liste perdirent leur dépôt et le quatrième ne réussit à le sauver que par quelques voix. Et dans cette partie de la circonscription qui est située en dehors de la ville de Saint-Jean et où l'honorable député a adressé la parole aux électeurs avec les arguments dont j'ai parlé, pour la première fois dans l'histoire de cette circonscription les candidats du parti conservateur qui étaient partisans de mon ami M. Flemming, premier ministre du Nouveau-Brunswick, ont été élus par une écrasante majorité. Je saisis cette occasion de dire à mon honorable ami qu'il peut continuer de suivre la ligne de conduite qu'il a adoptée l'année dernière et essayer de soulever les sentiments les plus bas du parti avec cette question navale car je puis l'assurer que ses arguments tomberaient dans des oreilles de sourds dans cette circonscription.

L'honorable député a aussi fait allusion à ce memorandum de l'amiral Kingsmill, qu'il a critiqué en disant que si le raisonnement de l'amiral Kingsmill était vrai, quelle folie cela aurait été pour le Japon d'entreprendre la construction d'une marine et combien c'eut été fou aussi pour les Etats-Unis, lorsque ces deux pays ont aujourd'hui des marines qui sont tout à fait égales à une marine quelconque du monde. Mais l'honorable député oublie de dire à la Chambre une chose bien connue, c'est que le Japon a développé graduellement ses ressources et a commencé à faire construire en Angleterre ses navires de guerre du dernier modèle et que le Japon a établi des chantiers de construction maritime et des cales pour la construction des navires de commerce avant d'entreprendre la construction des navires de guerre.

La construction des navires de guerre au Canada a été une des allusions fréquentes faites par mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) dans cette enceinte mais je voudrais demander à tout homme qui au Canada a des idées pratiques s'il peut penser un seul instant que dans un temps raisonnable nous pourrions construire au Canada un grand dreadnought qui coûte en Angleterre $11,500,000.

Il se peut que dans très longtemps nous puissions établir de tels matériaux de construction au Canada, que les matériaux pourraient être assemblés et réunis ici, mais à ce moment même la plus grande partie de ce matériel devrait être manufacturé en Angleterre: les canons, l'armement, les plaques de blindage, toute cette partie qui contribue largement à assurer la valeur du navire.

Dans le programme qui a été exposé à la Chambre par notre très honorable chef, nous avons, je le crois, envisagé la situation d'une façon convenable, pleine de bon sens et pratique et en appliquant ce programme nous pouvons espérer que dans une période de temps relativement courte, nous construirons au Canada des navires d'un plus petit modèle, tels que des croiseurs, des bateaux citernes et des torpilleurs et qu'enfin et avant de nombreuses années, nous construirons ici des navires d'aussi grandes dimensions qu'aucun de ceux qui existent et à des conditions aussi avantageuses qu'on peut en construire dans les chantiers d'Angleterre.

Je crois que la Chambre estimera avec moi que le sujet principal que nous devons considérer dans ce débat est de savoir s'il existe une occasion qui justifie la proposition de loi soumise par le très honorable premier ministre. Je n'ai pu entendre que la lecture de l'amendement proposé par le très honorable chef de l'opposition. Quiconque lira cet amendement admettra qu'il a été préparé en se plaçant au point de vue de la lutte et des tactiques de partis. Il est extraordinaire que mon très honorable ami qui en 1910 était absolument opposé à la contribution d'une flotte unique soit maintenant préparé à se rendre jusqu'au bout où il dit que ce pays devrait se rendre.

Il est regrettable que mon très honorable ami n'ait pas fait connaître plus tôt ses intentions à ce sujet. Le pays serait disposé à accepter ses déclarations avec plus de confiance, s'il ne savait pas que pendant les longues années que mon honorable ami est resté au pouvoir, il n'a rien fait dans le sens de ce qu'il conseille aujourd'hui. Il met en avant une proposition qui dépasse dans sa conception et sa portée tout ce qui a jamais été demandé dans ce pays. Ne se sent-on pas porté à dire que c'était lorsque l'honorable chef de l'opposition était

au pouvoir qu'il aurait dû exposer et prêcher cette politique?

Mon honorable ami dit que lorsque l'empire sera en guerre, le Canada le sera également, mais que le Canada, tout en étant en état de guerre, peut n'être pas engagé dans la lutte. Il faut être un maître de la parole et être passé maître dans l'art des subtilités et des distinctions pour prononcer une phrase comme celle-là; elle sonne très bien à l'oreille, mais si on entreprend de la scruter et de l'analyser, il n'en reste rien. Mon honorable ami a sans doute lu ce qu'a dit Louis Botha qui a commandé les forces des Boers pendant la guerre sud-africaine, et qui est ensuite devenu premier ministre, lorsqu'on lui mit sous les yeux les paroles attribuées à l'honorable chef de l'opposition. Louis Botha répondit: "Pour ma part, je ne comprends pas que l'empire puisse être en guerre sans que toutes les parties de l'empire soient en guerre." Il est évident que mon honorable ami s'est rendu compte des tendances de l'opinion publique et que ses opinions se sont modifiées depuis 1910. J'ai ici le compte rendu d'un discours prononcé par le premier ministre actuel du Canada, le 20 avril 1910, au cours d'un débat sur la question navale. Le très honorable ministre disait alors:

Voici ce que dit l'article 8 du bill:

En temps critique le Gouverneur en conseil peut mettre la marine ou en mettre toute partie que ce soit, à la disposition de Sa Majesté, pour service général dans la marine royale, ainsi que tout vaisseau ou navire de la marine et tous marins, servant sur ces vaisseaux ou navires, ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

Quel est le sens de cette proposition? Je citerai encore un autre passage que je trouve à la page 7928 des Débats de 1910:

M. R. L. BORDEN: Le très honorable premier ministre me permettra-t-il de lui poser une question? Supposons qu'un navire de guerre canadien rencontre un navire ennemi dont l'armement et la puissance lui soient égaux, et que cette rencontre se produise sur la haute mer. Que ferait-il? Je ne demande pas ce qu'il fera s'il est attaqué, mais attaquera-t-il lui-même ou repoussera-t-il une attaque?

Sir WILFRID LAURIER: J'ignore s'il engagera le combat, mais tout ce que je sais, c'est qu'il ne pourra combattre tant que le Gouvernement qui l'a commissionné ait décidé s'il doit prendre part ou non à la guerre. Voilà l'attitude que nous prenons; mon honorable ami en voudrait une autre. Il dit qu'il est certain que, dans toutes circonstances, nous sommes tenus d'envoyer nos navires participer à la guerre. Notre attitude est différente et nous disons: Que le pays se prononce entre nous.

M. R. L. BORDEN: Nos ports et nos havres observeront-ils cette neutralité de notre flotte, jusqu'à ce que le Gouverneur en conseil ait pris une décision?

Sir WILFRID LAURIER: Je ne comprends pas ce que mon honorable ami veut dire en me demandant si ces navires devront observer la neutralité.

M. R. L. BORDEN: J'ai compris que le très honorable premier ministre déclarait que nos navires de guerre ne devraient pas engager le combat avant d'en avoir reçu l'ordre et, cela va sans dire, ils observeraient, dans ce cas, la neutralité jusqu'au moment où le Gouverneur siégeant en conseil des ministres, déciderait qu'ils pourraient participer à la guerre. Ai-je mal établi l'attitude de mon honorable ami?

Sir WILFRID LAURIER: Non.

Pour appuyer cett prétention que le Canada peut être en guerre sans prendre part au conflit, l'honorable chef de l'opposition a rappelé certains événements historiques survenus depuis un siècle, mais presque tous les cas qu'il a cités remontent à une époque où le Canada n'avait ni les moyens, ni les facilités de transport, ni l'occasion d'envoyer les troupes prendre part aux combats de l'empire. Mon honorable ami a aussi rappelé la guerre du Sud-Africain et a parlé comme si son Gouvernement avait envoyé des troupes en Afrique. A-t-il oublié que son Gouvernement a simplement permis à nos volontaires d'aller en Afrique du Sud, mais qu'il ne les y a pas envoyés? Mon honorable ami avait d'abord déclaré que pas un homme n'irait dans le Sud-Africain, et ce n'est qu'après avoir constaté le soulèvement populaire qu'il a consenti à laisser partir des troupes.

L'honorable chef de l'opposition prétend que cette proposition de mettre trois navires de guerre, du modèle le plus perfectionné, à la disposition de l'Angleterre, n'est pas un projet pratique. Il dit que si nous offrons des navires, nous devrions aussi les équiper, les armer et les maintenir. Oublie-t-il que pendant la guerre du Sud-Africain, c'est l'Angleterre qui a payé la plus grande partie des dépenses occasionnées par l'envoi de nos soldats? Pour parler aussi légèrement de l'entretien de ces navires, il faut ignorer que le service de la marine est devenu une science compliquée, et que ceux qui servent sur ces grandes unités de combats, chargées de la patrouille des mers, doivent être des hommes qui ont eu au moins cinq ans d'apprentissage.

Nous espérons que d'ici à trois ans, les trois grands dreadnoughts seront en service et feront partie de la flotte anglaise. Il ne serait pas possible, dans cette courte période, de trouver des équipages canadiens, car même si l'on trouvait en temps de paix un nombre suffisant de marins disposés à prendre du service, nous ne pourrions pas leur donner l'enseignement nécessaire.

Ces matelots ne seraient pas suffisamment entraînés, au gré de l'amirauté, lorsque nos navires seraient mis en commission, pour prendre leur place dans la marine anglaise

et contribuer à assurer la paix du monde et à maintenir l'honneur et la sécurité de l'empire.

Mon très honorable ami aussi parle de la question de la représentation. Je crois me rappeler ses déclarations sur ce point, car je les ai lues à plusieurs reprises, et j'en ai toujours conclu qu'il considère cette question de la représentation comme une question extrêmement importante, quand on songe aux relations qui devront exister entre les différentes parties de l'empire. Mon honorable ami fait un signe d'assentiment. Alors, pourquoi reproche-t-il à l'honorable premier ministre d'avoir aussi soulevé cette question? L'honorable premier ministre n'a-t-il pas le droit de dire que la stabilité de l'empire et la politique permanente par laquelle le Canada s'unira aux autres possessions britanniques et au Royaume-Uni, pour assurer la défense de cet empire, sont intimement liées à cette question de la représentation, afin que le Canada, qui contribuera en permanence à cette protection, ait voix au chapitre, quand il s'agira des relations extérieures et de la politique gérale de l'empire?

Cette question de la représentation a fait de grands progrès depuis un an; nous savons ce qu'en pensait autrefois M. Asquith et nous savons également ce qu'il a dit cette année dans la Chambre des communes, pendant que les ministres canadiens étaient en Angleterre, et après avoir été mis au courant des sentiments du peuple canadien, exprimés par le premier ministre du Canada. Voici les propres paroles de M. Asquith:

Sans entrer dans une explication détaillée, pour le moment, j'ajouterai que pour répondre à ce désir croissant de participation dans les charges de l'empire de la part de nos possessions, nous avons le devoir de répondre à la demande raisonnable qu'elles expriment d'être entendues, quand il s'agira de fixer ou d'orienter la politique impériale. Je n'entreprendrai pas d'expliquer par quels moyens ce but désiré pourrait être atteint; d'ailleurs, M. Borden et ses collègues seraient certainement les derniers à exiger une pareille déclaration de ma part. Des arrangements de cette nature ne se font pas en un jour. Ils sont le résultat de longues méditations; il est probable qu'ils prendront forme avec le temps. Sans nous engager à un projet quelconque, nous croyons comme nos grandes possessions et ce sentiment devient plus prononcé d'année en année, que nous avons un héritage et des intérêts communs, et que pour jouir de cet héritage et remplir les devoirs qu'impliquent ces intérêts, nous devons être plus intimement unis les uns aux autres.

Durant tout son discours, l'honorable chef de l'opposition semble laisser entendre que ce projet de contribution que nous soumettons à l'approbation du Parlement et du peuple doit être considéré comme destiné à remplacer la politique navale que mon honorable ami a lui-même fait voter par le Parlement. Rien n'est plus éloigné de notre intention. Cette politique navale pourrait être en vigueur depuis des années que nous nous croirions encore tenus de demander au Parlement d'approuver cette contribution aux forces navales de l'empire. Il s'agit ici d'une contribution et non d'une politique permanente—une contribution destinée à répondre aux besoins du moment. Cette autre question d'une politique navale permanente et de la défense permanente de l'empire, à laquelle, je l'espère, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique du Sud et les autres possessions prendront part, continuera à occuper toute l'attention du Gouvernement canadien. C'est une politique qui ne peut pas être formulée et mise à exécution dans quelques semaines ou quelques mois, et les contribuables de ce pays ne l'exigeront pas. Mais lorsqu'elle aura été bien mûrie et avant que le pays soit invité à l'accepter, le Gouvernement la immédiate de trois cuirassés d'escadre?

J'arrive maintenant à ce que je considère la seule question que la Chambre est appelée à discuter—la question de savoir ce que nous devons faire, dans le moment, pour l'empire britannique en tenant compte des circonstances telles qu'elles sont. Le Gouvernement agit-il dans l'intérêt du pays en demandant cette contribution immédiate ed trois cuirassés d'escadre?

Je tiens à exposer mon argument à la Chambre sous une forme et dans des termes que je serai prêt à défendre sans la moindre hésitation. C'est pour cela que je réclame l'indulgence des honorables députés et qu'on me permettra de ne pas observer trop à la lettre les règlements, si je prends sur moi de consulter à maintes reprises les notes que j'ai préparées.

On a dit, avec beaucoup de vérité, monsieur l'Orateur, que la défense du territoire et du commerce de l'empire britannique reposait sur la puissance maritime de ce dernier, pouvoir qu'il fallait maintenir, si l'on voulait mettre la Grande-Bretagne en état de repousser les attaques de l'ennemi. L'importance de cette protection saute au yeux, si l'on se rappelle que la valeur de notre commerce maritime, au 31 décembre 1911, avait atteint, en ce qui a trait à la Grande-Bretagne, une valeur de $400,000,000 et que le tonnage des navires canadiens au 31 décembre 1911 s'élevait à 588,741 tonnes, chiffre auquel il faut ajouter celui de tonnage des marchandises expédiées en Grande-Bretagne et qui porte à 700,000 le total de nos exportations, exportations qui représentaient plus de 700,000 tonneaux dans le cas de la Grande-Bretagne. Pour le maintien et la protection de ce commerce sur toutes les mers du monde et pour la sécurité de ces routes commerciales, le Canada doit compter et a toujours compté sur la marine de guerre impériale, sans avoir contribué un sou en retour de ce service. Pour

atteindre cette autorité suprême sur les mers, la Grande-Bretagne doit nécessairement maintenir sa marine de guerre à un degré de puissance qui lui assure cette fin d'une façon définitive, complète et absolue contre toute coalition de puissances jalouses de cette domination. Celle-ci assure d'abord la sécurité de l'empire contre toute invasion par mer; en deuxième lieu elle donne à la Grande-Bretagne le pouvoir de renforcir ses garnisons d'au delà des mers et d'y transporter rapidement, partout, le nombre de soldats nécessaires à la défense de la partie du territoire menacée; le pouvoir d'établir un blocus efficace des ports de l'ennemi: celui de nier aux navires marchands le droit de passage sur la haute mer, s'ils battent le pavillon de l'ennemi.

La Grande-Bretagne a encore le pouvoir, en concluant des arrangements spéciaux et en mobilisant une partie de sa réserve, d'envoyer, sans courir de risque chez elle, une escadre de navires de guerre efficace rejoindre les unités de la marine royale de l'Australie et les escadres du Pacifique, pour voler à la défense de la Colombie-Anglaise, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande; ces colonies sont encore protégées et leurs intérêts se trouvent sauvegardés par la marine de la Grande-Bretagne et il en sera ainsi aussi longtemps que la puissance maritime de l'Angleterre restera intacte, mais cette puissance diminuera avec l'augmentation de la seconde marine du monde, avec la mise en vigueur de la politique des autres pays du monde qui font construire de nouveaux navires de guerre du dernier type. Le but que veut atteindre la Grande-Bretagne, ce n'est pas de conquérir d'autres colonies, mais d'étendre et protéger son commerce maritime dont l'importance réclame la paix. Le fait que les colonies autonomes britanniques sont répandues de par le monde lui commande de maintenir intactes ses communications océaniques, de là la nécessité pour elle de travailler à la paix mondiale. La marine de guerre britannique, est l'instrument qui sert à cette fin et qui conserve à la Grande-Bretagne ses colonies autonomes et autres qui assurent la sécurité de ses routes commerciales. Pour faire servir la marine de guerre à cette fin, il est nécessaire, non seulement qu'elle soit supérieure à celle d'un ennemi possible, mais encore qu'elle ait une supériorité qui rende toute attaque impossible. C'est ainsi que la Grande-Bretagne se tient sur la défensive, mais dans la grande lutte qui pourrait s'engager demain, la position où elle se trouve est bien faible vraiment.

L'amirauté ne peut pas toujours tenir ces navires de guerre en état d'engager le combat. Il faut faire subir des réparations à certaines unités et accorder quelques jours de congé aux officiers et aux membres des équipages. Cela signifie qu'en temps ordinaire l'équipage de la flotte est au-dessous du chiffre moyen, sans compter les accidents qui peuvent encore se produire. D'autre part, les navires qui sont désignés pour prendre part à l'attaque, calculeront leurs mouvements et leurs opérations de manière à ce que chaque navire et chaque homme soit à sa place au moment de l'attaque. Un escadre qui se tient sur la défensive doit donc toujours être prête à venir au secours de l'escadre qui attaque. Pour assurer la sécurité, il est nécessaire que l'escadre qui se tient sur la défensive soit au moment du péril supérieure à l'escadre qui attaque. C'est une des raisons qui démontrent la nécessité pour la marine de guerre de la Grande-Bretagne d'être toujours plus forte que ne le serait celle d'un ennemi possible. Ce n'est pas que les navires ou que les équipages anglais soient inférieurs aux autres vaisseaux ou navires, mais c'est là un des résultats de l'attitude pacifique de l'empire britannique qui rend nécessaire le maintien de certaines unités à un chiffre qui semble élevé si on le compare à celui des navires de guerre d'autres pays.

Des exemples de cette supériorité se retrouvent dans l'histoire. Quand, en 1793, la guerre éclata entre la France révolutionnaire et la Grande-Bretagne, la France ne comptait que 75 navires de guerre et la Grande-Bretagne en avait 115. De ce nombre 75 étaient prêts au combat, et les 40 autres pouvaient engager la lutte. Six mois après la déclaration de guerre, la principale escadre de la France dans l'Atlantique se trouvait à la hauteur d'Ouessant; elle se composait de 21 navires contre lesquelles la Grande-Bretagne ne pouvait mettre en ligne qu'environ 22 vaisseaux. Dans la bataille du 1er juin 1794, alors que les deux pays se faisaient la guerre depuis seize mois, les Anglais comptaient 25 navires de guerre et les Français 26. A la reprise des hostilités contre Napoléon en 1803, la Grande-Bretagne avait 111 vaisseaux de guerre à opposer aux 75 navires que la France et la Hollande avaient pu mettre en ligne de bataille. En 1805 l'Espagne apporta un contingent de 25 navires supplémentaires.

Lors de l'ouverture de la grande campagne à Trafalgar cette même année Napoléon pouvait compter sur un total de 74 navires de guerre, tandis que la Grande-Bretagne avait 116 navires de guerre; pourtant, presque partout ailleurs la Grande-Bretagne se trouvait dans une position inférieure quant au nombre. Nelson engagea la bataille de Trafalgar alors qu'il n'avait que 27 vaisseaux à opposer aux 33 que comptaient les alliés. Il aurait dû avoir 40 navires de guerre sous ses ordres, mais, en réalité, il n'en comptait que 27. En 1805, l'amirauté britannique était aux mains d'hommes avides de guerres et d'actions

L'hon. M. HAZEN.

d'éclat; cependant, les revers essuyés avaient forcé ces hommes de mettre des navires à peine armés en ligne contre les flottes plus considérables de la France et de l'Espagne.

Il est dit dans le document officiel préparé par les lords commissaires de l'amirauté que le très honorable premier ministre a déposé sur le bureau jeudi dernier, que la flotte allemande se composait, en 1908, de 9 cuirassés d'escadre y compris les vaisseaux destinés à la défense du littoral, de 3 croiseurs de première classe, de 28 petits croiseurs et de 113 torpilleurs, et qu'en 1920, l'Allemagne comptera 41 cuirassés d'escadre, au lieu de 9 qu'elle avait en 1898, 40 croiseurs d'un type plus petit au lieu de 28 qu'elle comptait en 1898, 144 torpilleurs au lieu de 113, et 72 sous-marins, dont il n'était même pas question en 1898. Cette flotte comptera 101,500 hommes d'équipage et son entretien coûtera annuellement £23,000,000 à l'Allemagne. Autrement dit, lorsque mon honorable ami a pris la direction des affaires en 1896, l'effectif de la marine de guerre canadienne se composait de quatre petits vaisseaux faiblement armés. La marine de guerre britannique avait environ 25 navires de guerre dont chacun pouvait engager le combat avec un navire de guerre du même type appartenant à l'Allemagne, sinon avec deux. Lorsque mon très honorable ami démissionna en 1911, la marine de guerre de l'Allemagne occupait le deuxième rang dans les marines de guerre de tous les pays du monde.

Avec un littoral peu considérable à protéger, un littoral que protègent entièrement des îles et d'autres obstacles, l'Allemagne n'est pas obligée de détacher un nombre important de ses navires de guerre pour protéger son littoral. Elle peut se servir de ces unités considérables et puissantes lors d'engagements en haute mer. Dans la Méditerranée l'intérêt de la Grande-Bretagne est de maintenir ouverte la route de l'Egypte, du canal de Suez et des Indes. A cette fin, il lui faut une flotte qui la mette à l'abri des embûches probables suscitées par des nations rivales.

Il est bon de se rappeler aussi, à propos de la nécessité de maintenir la suprématie de la Grande-Bretagne sur la haute mer, de l'impossibilité où elle se trouve d'abandonner sa base d'action dans la Méditerranée, que près de la moitié de l'approvisionnement de grain de la Grande-Bretagne passe par la route de la Méditerranée et qu'on en expédie par d'autres voies pour un montant d'environ £35,000,000.

A l'heure qu'il est l'Autriche et l'Italie construisent des cuirassés d'escadre puissants. Conformément au programme arrêté, en 1915, l'Italie aura 6 cuirassés d'escadre modernes et l'Autriche comptera 4 navires de guerre du même type, sans compter un grand nombre de dreadnoughts dernier modèle et une flotte de croiseurs cuirassés, de torpilleurs, etc: il deviendra nécessaire pour la Grande-Bretagne de se munir d'une flotte qui sera beaucoup plus puissante que celles de ces deux nations. Les dépenses encourues par les grandes nations en vue de la défense navale au cours des années 1901 et 1912 se répartissent comme suit:

	En 1901.	En 1912.
La France a dépensé..	$66,250,000	$ 86,835,000
La Russie a dépensé..	45,000,000	84,864,000
L'Allmagne a dépensé.	45,750,000	105,500.000
L'Italie a dépensé.. ..	23,580,000	41,000,000
L'Autriche-Hongrie a dépensé..	8,750,000	28,000,000
Les Etats-Unis ont dépensé..	76,850,000	127,400,000
Le Japon a dépensé..	21,325,000	45,400,000

Toutefois, dans le document préparé par les lords de l'amirauté et que le très honorable premier ministre a déposé sur le bureau jeudi dernier, on peut lire que ces chiffres, bien qu'indiquant à ne s'y méprendre la poussée effroyable qui entraîne les nations dans des armements de toutes sortes et, plus spécialement, à la construction de navires de guerre puissants, ne donnent pas une idée exacte du principal concurrent de la Grande-Bretagne, des dimensions et du coût véritables de ses navires de guerre.

Non content d'augmenter le nombre de ses navires de guerre, l'Allemagne a remplacé graduellement, mais sûrement, ses anciens navires de guerre qu'elle a remplacés par d'autres unités d'un type plus moderne, et cela, au prix d'un montant considérable. Le crédit prévu à cette fin ne représente pas le montant exact de cette dépense qui s'ajoute aux nombreux impôts dont le produit en Angleterre est affecté à la marine de guerre, car en Allemagne on acquitte autrement cette dette au moyen d'autres taxes; la marine de guerre allemande comprend une si grande proportion de nouveaux navires de guerre que le coût d'entretien de ces navires est considérablement moins élevé qu'il ne l'est dans d'autres pays dont les marines de guerre sont plus anciennes. Alors même que l'Allemagne n'augmenterait pas le nombre de ses navires de guerre au cours de cet intervalle, il n'en est pas moins vrai que la flotte que cette puissance possèdera en 1920 ne sera pas inférieure à la flotte britannique telle qu'on la trouve aujourd'hui. Déjà, après quinze années de recherches, l'Allemagne, qui n'avait à l'origine qu'une marine de troisième ordre, a obtenu le deuxième rang des puissances du monde en ce qui a trait à la marine de guerre.

Et cette révolution remarquable, qui embrasse la construction de vaisseaux de toute sorte et des types les plus puissants, la formation d'officiers et de soldats de tous grades et rangs spécialisés, le développement de la science et de la tactique navale, le maintien d'écoles d'entraînement et

de vastes arsenaux, la fourniture de bouches à feu, de torpilles, de plaques de blindage et d'appareils de toute sorte pour la marine de guerre; l'établissement de ports maritimes, de docks et chantiers, ainsi que de fortifications maritimes d'une puissance sans égale; tout cela s'est accompli par les soins et sous l'administration d'un seul ministre de la marine.

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

Reprise de la séance.

M. HAZEN: A l'heure de la suspension de la séance, je m'efforçais de faire voir qu'en faisant don à l'Angleterre de trois cuirassés d'escadre, le Gouvernement n'a pas seulement recours au moyen dont la nécessité et l'à-propos étaient dictés par les circonstances présentes, mais que le Canada ne pouvait pas s'y prendre autrement pour ajouter à l'efficacité de la politique navale de l'empire. Je pourrais faire observer à la Chambre que ce moyen est conseillé dans le mémoire soumis au Parlement par le gouvernement et l'amirauté de la Grande-Bretagne, qui ont étudié la question de très près. C'est le moyen le plus efficace, et l'intérêt de la puissance navale de l'empire exige que l'on y recoure.

Au cours de ma démonstration, j'ai signalé l'accroissement prodigieux qui s'est accusé en ces quelques années dernières, sous l'administration d'un seul ministre de la Marine, dans les armements navals de l'empire allemand. Certes, nul ne conteste le droit absolu de l'Allemagne à agir comme elle fait. En accroissant ainsi le nombre et la puissance de ses armements, le gouvernement allemand croit sans doute agir dans l'intérêt de la nation et servir des fins qu'il juge patriotiques et fort louables.

On en est encore à discuter les motifs qui poussent l'Allemagne à ajouter à la puissance de sa marine de guerre. Deux manières différentes et diamétralement opposées se sont manifestées au cours des débats auxquels la question a donné lieu à différents temps, en ces dernières années à la Chambre des communes d'Angleterre. Les uns signalent l'effet naturel de la marine anglaise sur l'accroissement des armements de l'Allemagne, soutiennent que l'Angleterre, pour garder l'empire des mers et, partant, maintenir son existence nationale, est tenue de donner la réplique sous la forme d'un programme naval plus vaste; les autres affirment que le développement de la puissance allemande n'est pas attribuable à l'anglophobie, mais plutôt à l'expansion de la politique navale et étrangère de la Grande-Bretagne.

A l'occasion du dépôt de son projet de loi, mercredi dernier, le premier ministre démontrait par un raisonnement dont la puissance et l'irréfutable logique n'ont pas dû, j'en suis sûr, échapper à l'attention de la Chambre et du pays, que la puissance navale de la Grande-Bretagne n'a rien eu de provocateur; et à l'appui de son assertion, il rappelait que sir Henry Campbell-Bannerman, lorsqu'il devint premier ministre, en 1905, s'était loyalement et résolument efforcé d'entraver la concurrence que se faisaient les nations européennes en matière d'armements. Il rappelait aussi que le gouvernement allemand avait refusé de discuter la question à la conférence tenue à La Haye, et que l'Allemagne avait voté une loi aux termes de laquelle six des plus grands vaisseaux de guerre devaient être ajoutés à se flotte quand l'Angleterre venait de restreindre sensiblement la construction de ses cuirassés d'escadre et ses armements maritimes. On ne saurait donc, j'en suis sûr, affirmer avec la moindre conviction que l'expansion navale de l'Allemagne est attribuable, dans une mesure quelconque, à l'attitude de la Grande-Bretagne ou de l'empire britannique dans le domaine des affaires étrangères.

On a dit que l'Allemagne n'accroît sa puissance navale que dans le but de protéger ses colonies, son commerce maritime grandissant et sa marine marchande. Si tel était son objet principal, on verrait une multitude de puissants cuirassés sillonner en tous sens les mers lointaines, y montrer les couleurs allemandes et stimuler par leur présence le commerce et le développement des colonies. On constate au contraire que l'Allemagne concentre des puissantes flottes de cuirassés d'escadre non loin des côtes allemandes et de celles de l'Angleterre.

Qui donc osera prétendre un seul instant que la flotte allemande n'existe que pour repousser l'attaque de quelque puissance navale? En examinant cette question, il faut se rappeler que l'Allemagne ne possède que très peu de littoral et qu'un petit nombre de ports sur la mer du Nord, qu'il serait difficile de trouver un endroit aussi peu favorable à une attaque navale que les eaux qui entourent ces petites îles, avec leurs voies navigables qui se déplacent, leurs bancs de sable, leurs nuages et leurs brouillards, sans compter les fortifications qui, couronnées de batteries formidables, protègent les principaux abords de l'Allemagne par la mer du Nord. Il est impossible de croire que la crainte d'une invasion anglaise, que l'on a exploitée en Allemagne, soit susceptible d'exercer la moindre influence sur ceux qui dirigent en ce moment la politique étrangère de cette nation.

Le caractère même de la flotte allemande n'indique-t-il pas qu'elle est destinée à l'attaque sur la mer du Nord ou sur l'Atlantique du Nord? On ne peut s'empêcher d'en venir à la conclusion irrésistible que

cette flotte a été créée, quoi qu'on dise, dans le but de livrer bataille, le cas échéant, à quelque autre grande puissance navale sur la mer du Nord ou dans les eaux septentrionales de l'Atlantique.

Si les faits et les données que j'ai mis sous les yeux de la Chambre cette après-midi motivent amplement l'invitation que le Gouvernement fait à cette heure au Parlement de voter cette contribution à l'effectif de la marine de guerre de l'Angleterre, il existe encore en dehors de ce que l'on est convenu d'appeler le péril allemand, en dehors des lourdes dépenses que d'autres nations européennes s'imposent pour accroître leur puissance navale, d'autres motifs qui donnent pleine raison au Gouvernement de prendre la détermination qu'il demande à la Chambre d'approuver, détermination conforme aux recommandations de ceux qui, dans les Iles britanniques, se sont livrés à l'étude la plus attentive et la plus minutieuse de la situation qui, à l'heure actuelle, prévaut dans le monde entier en matière de défense sur mer et de puissance navale. Quelle raison le Canada aurait-il de verser cette contribution pour que l'on pût affirmer aujourd'hui comme aux jours de Drake et de Trafalgar, que la Grande-Bretagne est la reine des mers?

J'aimerais à dire quelques mots des dépenses navales que la Grande-Bretagne a faites en Canada au dix-neuvième siècle. Au cours de ce siècle, les relations extérieures du Canada étaient protégées par la puissance de la Grande-Bretagne, et seule, la flotte britannique mettait le pays à l'abri de toute invasion étrangère. Durant cette période, la Grande-Bretagne garda des troupes en garnison dans les principales villes du Canada, maintint une escadre dans les eaux septentrionales de l'Atlantique et une autre dans celles du Pacifique, escadres dont l'objet principal était de protéger le Canada sur les deux océans. Le Canada bénéficiait de la puissance de la marine anglaise dont les navires étaient répartis sur toutes la surface du globe, mais ce qui le touchait de plus près, c'était, du côté de l'est, l'escadre stationnée à Halifax et, du côté de l'ouest, la station navale d'Equimault.

La protection ainsi accordée au Canada constituait pour ainsi dire l'assurance du commerce canadien contre toute attaque du dehors; elle mettait les négociants canadiens en mesure d'étendre leur commerce dans le monde entier sans crainte d'interruption, sans avoir à redouter d'hostilités de la part d'aucune nation.

Il est difficile d'établir le compte des dépenses militaires que la Grande-Bretagne s'est imposées pour assurer la sécurité du commerce canadien; on peut au moins imputer à cet objet le coût du maintien des escadres d'Halifax et d'Esquimault. Je me suis efforcé, en puisant des renseignements aux sources les plus autorisées, de me rendre compte de ce qu'à coûté le maintien de ces escadres. La tâche n'était pas aisée. Les estimations budgétaires navales de la Grande-Bretagne ne sont pas réparties par zones géographiques; les deniers sont votés par le Parlement et la dépense en est faite sous divers chefs, tels que: rémunération du personnel, matériel, munitions, sans qu'il soit tenu compte des endroits où les navires sont stationnés.

Les renseignements que l'on a conservés au sujet de la puissance des effectifs maintenus dans les diverses parties de l'univers au cours du siècle dernier ne permettent pas, non plus, d'établir pour toute cette période une répartition exacte sur cette base. D'après les renseignements recueillis, on a constaté que le coût du maintien de ces escadres dans les eaux septentrionales de l'Atlantique et du Pacifique, depuis 1851 jusqu'à 1901, se répartit à peu près comme suit:

1851-1861	$21,000,000
1861-1871	27,000,000
1871-1881	19,000,000
1881-1891	19,000,000
1891-1901	23,000,000
	$110,000,000

Ainsi, dans la première moitié du siècle dernier, la Grande-Bretagne a consacré une somme de $110,000,000 au maintien de stations navales dans la partie septentrionale de l'Atlantique et du Pacifique, et cela dans le but de protéger le commerce du Canada. Cette somme ne comprend ni le coût des navires et des armements, ni les frais d'entraînement préliminaires des marins, ni leurs pensions. Durant cette même période, l'amirauté anglaise a maintenu deux chantiers maritimes en territoire canadien; celui d'Halifax, dont le coût de premier établissement, au dix-huitième siècle, fut de $800,000, et celui d'Esquimault, établi en 1855 au prix de $580,000. De 1850 à 1900, le maintien de ces deux établissements a coûté plus de $6,000,000. Durant la moitié de ce siècle, il y eut une station navale à Kingston, mais on ne trouve rien qui indique quelle part des deniers de la marine y a été attribuée. Clos en 1853, il fut remis au ministère de la Guerre qui, à son tour, le céda au Gouvernement canadien en 1877. En outre, le gouvernement impérial a subventionné jusqu'à concurrence d'environ $400,000 les bassins de radoub d'Esquimault et d'Halifax dans le but de participer à la défense du Canada et à la protection de son commerce.

Outre ces dépenses, le gouvernement impérial a aussi supporté les frais d'un service hydrographique dans les eaux canadiennes, de voyages d'explorations et de la protection des navires des citoyens du Canada à l'étranger. De plus, durant toutes

ces années-là, le Canada a profité de l'aide morale et matérielle de la marine anglaise dans ses rapports extérieurs sans avoir payé sa juste part des frais. Dans cette énumération ne sont pas comprises les dépenses militaires de 1853 à 1873, période pendant laquelle ces dépenses se sont chiffrées par $53,000,000.

Avant 1845, la Grande-Bretagne a dépensé plus d'argent pour les garnisons de l'Amérique septentrionale anglaise que les provinces n'en ont perçu pour gérer leurs affaires et pour assurer leur progrès matériel. Je crois que je puis demander sans crainte à la députation et au public: N'est-il pas vrai que, durant tout le temps que le Canada est resté sous la tutelle bienfaisante de la couronne anglaise, nous n'avons pas eu à participer aux frais d'entretien de la flotte sans laquelle notre commerce extérieur et notre marine marchande auraient été privés de protection, et sans laquelle le Canada n'aurait pas pu occuper la position libre et indépendante qu'il a occupée sous les institutions qui les régissent?—ce qui est de nature à faire rougir de honte tous les Canadiens loyaux. L'adoption par la Chambre du projet de loi déposé par le premier ministre lavera cette tache.

M. CARROLL: En supposant qu'un dreadnought coûte à peu près $11,500,000, le ministre peut-il me dire ce que coûtent les matériaux et la construction et quel est le bénéfice de l'entrepreneur?

M. HAZEN: Je n'ai pas ces renseignements sous la main, mais je puis donner à l'honorable député l'assurance qu'il est possible de se les procurer, ce que je ferai, si tel est son désir. D'autres possessions d'outre-mer, vu la protection qu'elles ont reçue de la Grande-Bretagne et la nécessité de défendre leurs côtes, ont été d'avis qu'elles devaient participer à la défense de l'empire, et voici quel a été le résultat:

Sommes versées par les possessions d'outre-mer pour les dépenses navales en 1911:

Australie	£200,000
Nouvelle-Zélande	100,000
Sud-Africain	85,000
Terre-Neuve	3,000
Indes	100,000
Canada	

L'aide donnée, principalement l'aide que le Canada se propose de donner, ne saurait être appréciée, ainsi qu'on la dit à bon droit, en se basant uniquement sur la valeur ou le prix des vaisseaux. Elle aura une valeur morale qui dépassera de beaucoup sa valeur matérielle, et elle contribuera sensiblement à assurer la paix de l'univers. Si le Canada n'avait pas fait cette fructueuse démarche, la pire impression aurait été créée au pays et à l'étranger. Cependant cette démarche du Canada n'a pas seulement été accueillie avec enthousiasme et acclamée dans tous les coins du Canada, mais elle a été reconnue partout comme un signe et une preuve que ceux qui seraient tentés de menacer une partie de l'empire britannique n'auront pas à lutter uniquement contre elle, mais contre toutes les forces de l'empire entier. A vrai dire, le mémoire rédigé par les commissaires de l'amirauté et communiqué à la Chambre mercredi dernier déclare que, quelle que soit la décision du Canada, la Grande-Bretagne n'a jamais, dans aucune circonstance failli à son devoir envers les possessions d'outre-mer, mais il ajoute:

Que tout ce que le Canada fera afin d'augmenter la puissance et la facilité de déplacement de la flotte anglaise et d'augmenter par là la sécurité générale sera considéré partout comme une preuve de l'alliance des forces de l'empire et de la décision réitérée des possessions d'outre-mer de participer au maintien de son intégrité.

Le premier ministre a fait observer à la Chambre quelles seraient pour l'empire, pour la Grande-Bretagne elle-même et pour l'Allemagne les conséquences d'une défaite dans un grand engagement. Il a été démontré que la Grande-Bretagne ne pourrait jamais violer le territoire de l'Allemagne, même si cette puissance essuyait un désastre en mer, car, pour une semblable entreprise, son armée n'est pas aussi bien organisée que l'armée allemande. D'un autre côté, l'Allemagne, si c'était son bon plaisir, pourrait envahir la Grande-Bretagne et en faire la conquête après avoir triomphé dans un combat naval livré dans la mer du Nord. L'Allemagne ne possède pas de possessions d'outre-mer convoitées par la Grande-Bretagne, tandis que celle-ci a des colonies situées au delà des mers dont une autre nation pourrait exiger la cession après une guerre heureuse. Après un revers dans un engagement naval, l'Allemagne serait encore la plus grande puissance sur le continent européen, tandis qu'un semblable revers essuyé par la Grande-Bretagne ruinerait de fond en comble l'empire britannique et modifierait profondément les destinées de ses portées intégrantes.

A l'appui de cette opinion, qui n'est pas celle d'un alarmiste ou d'un rêveur, me sera-t-il permis de citer un passage de l'ouvrage du général Homer Lea, qui a pour titre: "The Day of the Saxon":

Nous jugeons des vertus domestiques des hommes par les efforts qu'ils déploient pour préserver leurs familles du besoin, du servage ou de la ruine. Dans une plus large mesure, nous devons apprécier de la même manière ces hommes d'après les efforts qu'ils font pour la conservation de leur race. Si celui qui livre sa famille aux hasards de la négligence est digne de mépris, combien plus nous devons mépriser celui qui faillit à ses devoirs envers sa race et livre à la conquête ou à la ruine non seulement sa famille, mais tous les siens?

La loyauté n'est qu'une notion plus noble des devoirs de l'individu envers sa famille.

Une nation est une union de familles; le patriotisme est la synthèse de leurs vertus domestiques. La ruine des états, comme la ruine des familles, provient d'une cause unique—la négligence. Négliger sa famille, c'est la perdre; négliger sa patrie, c'est périr avec elle. Les individus ne font partie de l'univers qu'aussi longtemps que leur race subsiste ou que le souvenir en survit. Ce n'est pas tant dans l'étendue des possessions anglaises que dans leur situation géographique qu'on trouve des conditions qui amènent la guerre. L'empire anglais n'est pas, comme l'empire russe, une souveraineté isolée qui occupe un coin ou une seule surface de la terre; mais il forme, d'un autre côté, un cercle qui entoure tout le globe terrestre et dans lequel se trouvent les autres puissances de l'univers; aucune d'elles ne saurait suivre le cours de son expansion naturelle sans venir, tôt ou tard, en contact direct avec l'empire britannique.

Si le conflit éclate entre un état insulaire et un état continental, l'océan devient le premier théâtre des hostilités. Si la puissance insulaire subit un revers, la guerre prend fin, la lutte sur terre d'une nation insulaire contre une puissance continentale qui est maîtresse de l'océan est une impossibilité au point de vue politique, militaire et économique.

Si les forces navales de la nation continentale sont anéanties, le seul résultat est que le théâtre des hostilités se transporte de la mer sur la terre, que l'armée remplace la flotte, puis qu'un état continental borné par d'autres terres est indépendant au point de vue économique de la suprématie navale des nations insulaires. Ses forces militaires doivent être vaincues avant que son économie interne ou sa puissance politique soient atteintes au point qu'il soit obligé de demander le rétablissement de la paix. Dans la récente guerre entre la Russie, état continental, et le Japon, nation insulaire, ce principe a été clairement établi. Si la Russie avait détruit les forces navales du Japon, la guerre aurait pris fin le jour même de ce désastre.

Dans les temps modernes, il n'est pas nécessaire d'envahir un état insulaire pour le ruiner.

La destruction de la flotte anglaise mettrait fin au pouvoir de l'Angleterre de faire la guerre. L'Angleterre serait envahie. Cette invasion causerait la famine. Entre les moissons, le Royaume-Uni n'a de quoi s'alimenter que pendant quelques semaines; après la récolte, il n'a d'aliments que pour quelques mois. Mais la démoralisation aurait accompli son œuvre bien avant le commencement de la famine.

Le chef de l'opposition a soutenu cet après-midi, il me semble, que le Canada ferait beaucoup plus pour la défense de l'empire si, au lieu de donner trois des plus gros et des plus puissants dreadnoughts, il entreprenait de construire une flotte canadienne. Sans vouloir prévoir, ni même laisser entendre, ce que sera le programme naval définitif du Canada, je suis d'avis que les derniers mots du document communiqué à la Chambre par le premier ministre réfutent suffisamment une thèse semblable. Que disent les lords de l'amirauté, après avoir pesé les arguments et énuméré les motifs et les raisons? Leur déclaration est absolument irréfutable quant à la nécessité qu'il y a à l'heure présente pour les possessions anglaises d'outre-mer de prêter une aide, et une aide efficace, à la marine anglaise dans un but de protection et afin de maintenir la paix. Voici la dernière phrase de ce document:

> Le premier ministre du Canada ayant demandé de quelle manière l'aide immédiate que le Canada pourrait donner serait plus efficace, nous n'hésitons pas à répondre, après un long examen de tous les détails, qu'il est à désirer que cette aide comprenne le don d'un certain nombre des plus gros et des plus puissants bâtiments de guerre que la science peut construire ou que l'argent peut procurer.

C'est là le conseil des lords de l'amirauté. De fait, c'est le conseil du gouvernement actuel de la Grande-Bretagne qui a consacré beaucoup de temps à l'étude de ces problèmes. Aussi, je déclare qu'en versant cette somme d'argent, le Canada ne fait pas uniquement ce que les circonstances exigent, ce qui, dans l'intime conviction du Gouvernement, après une lecture attentive du document communiqué par l'amirauté et d'après d'autres sources de renseignements, est la seule chose qu'il convienne de faire; mais qu'il répond aux vues du gouvernement actuel de la Grande-Bretagne qui, après mûre réflexion, a fait la déclaration expresse que renferment les derniers mots du document officiel qui a été déposé sur le bureau de la Chambre mercredi dernier.

Cela étant, mon très honorable ami, ou n'importe qui, peut-il soutenir avec succès un seul instant que ce que le Canada fait à l'heure qu'il est n'est pas beaucoup plus efficace pour parer aux besoins de la flotte anglaise que ne le serait le programme que le chef de l'opposition a tracé, lorsqu'en 1910 il a publié des avis d'adjudication de croiseurs et de contre-torpilleurs qui, a-t-il dit, seraient actuellement en construction à Montréal. Si ce programme avait été observé, comment peut-on prétendre qu'il eut mieux aidé l'empire britannique que le don que le Gouvernement canadien soumet en toute confiance à l'examen de la députation et du public?

Je demanderai à la Chambre de vouloir bien me permettre de citer un extrait d'un auteur aussi important que Silbur sur "L'évolution du pouvoir maritime", à la page 150 de son livre; et j'appelle l'attention toute spéciale de la Chambre et du pays sur cet extrait. Silbur est reconnu comme l'une des grandes autorités sur la question du pouvoir maritime aujourd'hui. (lisant):

> Il paraît y avoir, d'après la tournure que prennent les événements aujourd'hui dans l'empire anglais, certains hommes d'état dans les colonies qui demandent la création de

marines indépendantes, lesquelles, au cas où la mère patrie aurait une guerre sur les bras, pourraient ou ne pourraient pas, suivant que la cause et le cours de la guerre le détermineront, s'allier avec les flottes anglaises. Or il n'est pas du tout probable que nous voyions se produire ici une exception dans l'histoire navale. La faiblesse inhérente aux alliances navales est simplement une source de pouvoir maritime; ou plutôt disons que la supériorité d'une marine homogène est une source de pouvoir maritime.

On doit supposer que dans le cas où le Canada, l'Australie ou l'Afrique du Sud seraient attaqués par une puissance étrangère à la suite de quelque violation supposée ou réelle de traités, la Grande-Bretagne, que les colonies aient droit ou non, mettrait toute sa puissance maritime dans le conflit, et probablement au prix de sommes inestimables et de beaucoup de vies précieuses, défendrait ses colonies. Si les marines indépendantes prenaient part à une telle guerre simplement comme alliées, les droits et privilèges supposés des colonies embarrasseraient et affaibliraient considérablement le pouvoir maritime de l'Angleterre; et nous pourrions voir se répéter les discussions puériles au sujet de la responsabilité et du rang qui ont rendu impuissante l'alliance de la Suède et du Danemark en 1780 et que l'on a même pu voir entre les officiers coloniaux et impériaux durant la guerre Anglo-Boer de 1899-1902.

Le pouvoir maritime pour être véritablement effectif doit être exercé par une marine homogène, dans laquelle la jalousie de rang, la priorité de position, la méfiance, l'antagonisme entre les colonies, dominions, unions ou la mère patrie doivent être effacés si l'on veut que l'empire anglais conserve l'empire des mers.

M. LEMIEUX: Avec la permisson de l'honorable ministre je voudrais lui poser une question. Il nous a cité une autorité, et même l'opinion de deux ou trois autorités. A-t-il celle de lord Charles Beresford?

M. HAZEN: Je ne l'ai pas ici sur mon pupitre, mais je sais ce dont l'honorable député veut parler.

L'honorable chef de l'opposition nous a répété plusieurs fois cet après-midi qu'il n'y avait pas urgence, pas de nécessité d'offrir cette contribution dans le moment, et il nous a dit aussi qu'il connaissait il y a quatre ans tout ce que contient aujourd'hui le mémoire de l'amirauté. S'il connaissait il y a quatre ans tout ce qui est contenu dans le mémoire de l'amirauté aujourd'hui, j'aimerais à lui demander comment il se fait que ce n'est qu'aujourd'hui qu'il a jugé nécessaire de proposer un amendement demandant la création de deux flottes, une sur l'Atlantique et l'autre sur le Pacifique? Comment se fait-il qu'il a laissé passer quatre ans, ayant toutes les connaissances qu'il dit justifier son attitude actuelle sans avoir demandé à cette Chambre ou au pays d'agir? Je crois que l'on ne doit pas prendre littéralement et complètement pour exacte sa prétention qu'il y a quatre ans il connaissait tout ce qui est contenu dans le mémoire de l'amirauté aujourd'hui. Pendant les quatre dernières années il s'est passé beaucoup de choses.

Il ne pouvait pas avoir prévu ou prédit que dans le printemps de 1912 l'Allemagne voterait une autre loi navale pour faire sa marine plus effective, circonstance qui augmente beaucoup la nécessité d'une contribution par le Canada.

Le très honorable chef de l'opposition nous parle d'une marine canadienne. De notre côté nous parlons, aussi que mon très honorable ami l'a fait, de la nécessité d'une unité canadienne dans la marine anglaise; et s'il n'est pas exact de dire, ainsi que le prétend mon très honorable ami, que cette contribution deviendra un tribut annuel. Ce n'est pas la politique permanente que ce Gouvernement se propose de soumettre à cette Chambre. Ainsi que j'ai l'ai déjà dit, nous demandons cette contribution à la Chambre à cause de l'état actuel des choses dans le monde, afin de renforcir la marine anglaise pour qu'elle soit plus en état de défendre les intérêts de ses sujets en général et protéger ceux du Canada, nos côtes, notre commerce maritime commercial et notre commerce sur les hautes mers.

M. PUGSLEY: L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quelle est la politique permanente du Gouvernement?

M. HAZEN: Si mon honorable ami avait été à son siège cet après-midi il m'aurait entendu dire que la proposition actuelle ne doit pas être considérée un seul instant comme étant la participation permanente du Canada à la défense de l'empire. Nous avons déclaré que cette participation est une question qui ne peut pas être décidée en quelque semaines ou quelques mois; c'est une question qui demande à être soigneusement étudiée, non seulement de concert avec le gouvernement impérial, mais peut-être aussi avec le gouvernement des autres colonies.

Je crois que la plupart des membres de cette Chambre, sinon mon honorable ami de la ville de Saint-Jean, reconnaîtront la justice et le bon sens de cette prétention. Cette question de défense permanente sera étudiée; elle le sera de la manière qu'elle mérite; et nous croyons que l'un des éléments qui devront entrer dans l'étude de la question de défense permanente sera celui de la représentation que le Canada et les possessions d'au delà des mers devront avoir dans la direction de la politique étrangère et celle de tout l'empire britannique dans son ensemble.

Le Gouvernement du Canada, monsieur l'Orateur, considère cette politique comme une contribution et une très grande contribution à la cause de la paix. C'est notre

espoir qu'elle aidera de deux manières à éloigner les horreurs de la guerre. D'abord elle donnera plus de force dans les conseils de l'empire à ces éléments qui voient avec aversion toute politique aventureuse, et qui désirent sincèrement que l'empire continue à suivre les sentiers de la conciliation et à éviter tout conflit international. D'autre part, elle ajoutera à la puissance de l'empire anglais, puissance qui, tout le monde l'admettra, a toujours été d'un caractère véritablement pacifique, et depuis un siècle a été le plus grand facteur pour le bien que le monde ait jamais vu. L'empire anglais, monsieur l'Orateur, est essentiellement pacifique. La situation présente est pleine d'appréhensions d'une attaque venant du dehors, non pas d'une provocation par l'Angleterre ou l'un des autres Royaume-Unis, et c'est l'espérance du gouvernement canadien que le cadeau généreux et librement offert par le Canada aidera à éloigner de toute incertitude au sujet de l'issue d'un conflit. Notre force est une garantie de paix; c'est pour conserver ses bienfaits inestimables que le Canada aide de tout cœur et volontairement à un armement qui devra servir de moyen de défense et non pas d'agression, pour la sûreté et non pas l'incertitude, pour la conservation de l'industrie et l'amélioration des conditions sociales.

Je viens, monsieur l'Orateur, d'une de ces petites provinces maritimes, patrie des rudes et vallants marins, où nous respirons continuellement le salin de la mer, où l'immensité de l'océan baigne le seuil de chacun de nous portant notre pensée au delà des horizons jusqu'aux terres lointaines. Autrefois ces provinces excellaient dans la construction des navires, que l'on trouvait dans tous les ports et sur toutes les mers. La construction des navires en fer a tué cette industrie; les beaux jours d'autrefois sont disparus, mais je suis particulièrement heureux de pouvoir dire qu'un des effets de notre politique sera de faire renaître notre industrie et la construction des navires, et y pourvoit d'une façon sure, et d'après un plan bien étudié et pratique. Sous l'égide de cette politique, monsieur l'Orateur, nous attendons avec confiance le jour où nous pourrons voir encore nos navires sillonner les océans, lorsque encore une fois la mer sera l'héritage légitime de l'habitant des Provinces maritimes. Lorsque ce jour arrivera, ces navires de commerce portant le pavillon canadien, ces navires marchands paisibles voyageant dans tous les pays du monde qu'ils enveloppent comme dans un filet d'harmonie et d'industrie traverseront de nouveau les océans protégés contre toute agression par l'enseigne blanche de la marine impériale. Les routes commerciales que nos steamers suivront seront protégées par les navires de guerre de notre marine—la nôtre en réalité dans l'avenir—et parmi ces puissants gardiens de la paix sur l'océan on verra les navires canadiens aidant à protéger notre commerce contre toute interruption et notre drapeau contre toute insulte.

Je ne veux pas me reposer exclusivement sur la paix. Ce monde n'a pas encore attent le millenium; les passions humaines sont toujours là; un conflit peut surgir. Si ce jour arrive je connais le sang qui coule dans les veines de nos deux grandes nations, et je sais qu'elles ne failliront pas à leur devoir.

Plus que cela, si je juge bien mes compatriotes, je sais, lorsque l'heure de la bataille sonnera, quels navires ils voudront avoir pour représenter le Canada. Non pas de faibles vaisseaux côtiers se tenant près des rives, attendant anxieusement l'issue de la bataille; non pas de simples éclaireurs, naviguant loin du champ de bataille, mais des navires capables d'être au premier rang où il y a le plus à faire; voilà où devront être les navires canadiens pour porter le drapeau qui depuis mille ans a bravé l'ennemi et les vents, le drapeau qui nous a été légué par les héros des siècles passés, le drapeau pour lequel les Canadiens ont toujours combattu dans la vie comme dans la mort.

Le bill qui a été soumis à cette Chambre, monsieur l'Orateur, autorise une dépense de $35,000,000 à être prise sur les ressources du Canada, pour construire et armer trois des plus grands navires qui existent; les navires les plus gros et les plus modernes; des navires du type dreadnought ou croiseurs dreadnoughts suivant ce que l'on décidera; chaque navire devant coûter environ $11,500,000 dans un cas ou dans l'autre. On a dit dans les journaux du pays que le Canada sera obligé d'emprunter en Angleterre l'argent nécessaire à la construction de ces navires que l'on veut ajouter à la marine anglaise. Tel n'est pas le cas et c'est ma conviction que ces navires pourront être obtenus et armés sans ajouter un seul sou à la dette permanente du Canada, et que la somme mentionnée sera prise seulement sur les recettes du Canada. Lorsque ce bill deviendra loi, il sera du devoir du Gouvernement canadien de donner la construction de ces navires à l'entreprise. Cette construction sera sujette à l'inspection de l'amirauté, qui mettra sans doute à notre disposition toute son organisation, organisation que nous ne possédons pas, afin que l'entreprise soit bien exécutée et pour que ces navires soient construits suivant le type le plus moderne, avec les meilleurs matériaux possibles et par les meilleurs ouvriers. Quant aux termes et conditions d'après lesquels ces navires seront construits et deviendront partie de la marine anglaise, c'est là une question sur laquelle l'amirauté et le Gouvernement canadien

devront s'entendre plus tard, ainsi qu'il est dit dans le dernier article du bill.

Je crois qu'une fois les marchés conclus et les navires à flot, il ne se trouvera pas un Canadien qui ne s'énorgueillisse à la pensée que ces navires forment partie de la marine anglaise, porteurs de noms historiques canadiens. Ils témoigneront pour toujours de l'intention du Canada de se porter au secours de l'empire britannique, dont il forme une partie tellement importante, de rester fidèle à cet empire, et de faire tout en son pouvoir, pour mettre la Grande-Bretagne en mesure de retenir toujours la suprématie maritime, résultat si désirable dans l'intérêt, non seulement des colonies, mais de l'empire dans son ensemble, et tout particulièrement de cette partie de l'empire qui forme le Dominion du Canada.

M. G. P. GRAHAM (Renfrew-sud): Au moment de prendre part au débat actuellement en cours, ce qui nous frappe par-dessus tout, c'est la grandeur et la magnificence de l'idée représentée par ces mots: "la qualité de citoyen anglais". Si l'on y joint ce robuste esprit canadien manifesté par les habitants de la moitié septentrionale du continent nord-américain, l'idée est encore plus impressionnante. Au cours de la discussion de cette grande question, deux facteurs devraient rester constamment présents à l'esprit: en premier lieu, notre devoir de citoyens anglais, et, en second lieu, nos droits et privilèges de Canadiens. Je suis fier de ma qualité de citoyen anglais, et encore plus fier de mon titre de Canadien; je ne voudrais pas échanger ce titre pour celui de natif de Londres, car, après tout:

That man's the best cosmopolite.
Who loves his native country best.

Je n'ai pas à m'excuser, ni de ce côté-ci de l'Atlantique ni de l'autre, de ce que, prenant la parole dans ce débat, je me place au point de vue canadien: pour être Canadien, je n'en suis pas moins sujet anglais.

L'éloquente péroraison de l'honorable ministre préopinant m'a charmé en un sens; il s'est appliqué surtout à excuser l'abandon d'un programme qui aurait doté le Canada d'une grande industrie de construction de navires. Le triste tableau que le chef du ministère de la Marine au Canada nous a fait de l'état des forces de l'empire anglais et du danger qui menace cet empire m'a surpris, et surprendra de même les grandes nations de la terre. Qu'arriverait-il si la flotte anglaise était défaite? Or, monsieur l'Orateur, rien dans le memorandum de l'amirauté, rien dans l'histoire des derniers cinquante ans, ne permet de prévoir pareille éventualité. Si l'honorable ministre nourrit cette crainte, je ne suis pas de son avis, car on est en mesure là-bas de défendre l'intégrité de l'empire sur toute la ligne.

L'hon. M. HAZEN.

Le programme défini par l'honorable ministre préopinant se caractérise par deux mots: inactivité, impuissance. Inactivité, en ce sens qu'il n'indique aucune mesure d'application permanente.

L'honorable ami a cité des chiffres en vue d'établir l'imminence d'un danger. Mais qu'a-t-il prouvé à l'aide de ces chiffres? Que le danger est toujours imminent; que l'état des choses est tel qu'on n'y saurait porter remède au moyen de ce que lui-même n'a pas voulu qualifier de programme, mais simplement de pis-aller, je veux dire une contribution. Impuissance, en ce sens que, à l'exemple de son leader, il signale l'impossibilité où se trouve le Canada de construire des navires, de recruter des marins; et le programme esquissé par la droite est bien dans le même ordre d'idées, puisqu'il ne propose ni la construction de navires au Canada, ni le recrutement de marins au Canada pour former l'équipage de ces navires.

L'honorable ministre a parlé très éloquemment, et à bon droit, de la place que les Canadiens devraient occuper au plus fort de la mêlée, du rang que devraient occuper en face de l'escadre ennemie ces navires canadiens, porteurs de noms illustres; mais il ne fournit pas un marin pour l'équipage de ces navires. C'est le renversement de l'ancien couplet qui nous est si familier:

We dont't want to fight,
But, by jingo, if we do,
We've got the ships, we've got the men,
We've got the money too.

Désormais si la Grande-Bretagne veut se battre, nous lui fournirons des navires, mais pas un seul homme; nous allons mettre à flot trois des cuirassés d'escadre les plus puissants que la science puisse inventer et l'argent procurer, et, s'il n'en dépend que du Canada, n'importe quelle nation étrangère pourra bien s'en emparer et les garder pour elle, puisqu'il n'y aura personne pour les défendre. En face de l'ennemi on range des navires, mais sans un homme pour en tirer parti. Monsieur l'Orateur, je le demande aux Canadiens, aux descendants mêmes des ancêtres de l'honorable ministre, que pensent-ils du programme d'un gouvernement qui annonce à tout l'univers qu'il va donner à l'empire une contribution en argent, parce que nous en avons de l'argent, mais que nous ne donnerons pas ce qui est d'un plus grand prix, et ce qui témoignerait de plus de véritable dévouement, nos vies pour la défense du pays. Je le demande aux descendants en ce pays de la veille race française, qui a donné jadis tant de preuves éclatantes de sa valeur guerrière, que pensent-ils du programme préconisé par leurs propres représentants dans le ministère, en déclarant à l'univers et à leur ancienne mère patrie qu'ils sont en mesure de con-

tribuer de l'argent, car ils en sont bien pourvus, mais que d'ardeur combative, ils ne l'ont plus, et dès lors ils ne fourniront pas un seul homme. Monsieur l'Orateur, c'est donner une fausse idée des Canadiens.

Je le demande aux Anglais qui nous sont arrivés au Canada ces années dernières, et qui ont laissé là-bas des parents, des descendants, que pensent-ils du programme adopté par le nouveau gouvernement de leur pays d'adoption. Canadiens nés en Grande-Bretagne, que pensez-vous d'un gouvernement qui vous fait dire à vos parents de là-bas: "Allons, mon père, allons, mes frères, prenez notre argent, nous en avons beaucoup amassé, mais quant à aller au feu, nous comptons que vous le ferez pour nous". Je le demande aux descendants des habitants de Belfast, de Dublin, d'Ulster, de Tipperary, qu'en pensent-ils? Que pensent-ils du gouvernement qui donne pareille idée des habitants du pays qui a donné à la Grande-Bretagne ses plus grands généraux peut-être? Que pensent-ils du Gouvernement qui déclare à leurs congénères d'Irlande que les Irlandais sont bien prêts à se battre tant qu'ils sont en Irlande, mais qu'une fois au Canada ils perdent leur courage, ils veulent pas aller au feu. Qu'en pensent les Ecossais des plaines et des montagnes? Si le présent projet de loi doit être adopté, et j'espère qu'il ne le sera pas, j'en supplie le Gouvernement et ses partisans, faites disparaître cette calomnie sur le compte du peuple canadien; et quant à donner des navires construits aux frais du peuple canadien, ne les donnez pas comme de simples coques, sans équipage; donnez à la métropole ce dont elle a un plus grand besoin que d'argent, des Canadiens, pour la défense de l'empire au moment du péril.

L'honorable ministre (M. Hazen) ne s'est pas montré juste dans ses commentaires sur le délai qui s'est écoulé entre l'appel de soumissions et de l'adjudication. Plusieurs mois, dit-il se sont écoulés. Vous ne l'ignorez pas, monsieur l'Orateur, une vérité tronquée n'est pas l'équivalent de la vérité. Que la Chambre me permette de lui expliquer ce qui en est à cet égard, et voyons si l'accusation portée par l'honorable ministre est confirmée. Le premier mai 1911, les soumissions étaient reçues; le 12 mai, le premier ministre, le ministre de la Milice et le ministre de la Marine, chargé des affaires navales du Canada, partaient pour l'Angleterre pour assister à la conférence impériale.

M. LEMIEUX: L'omission est grave.

M. GRAHAM: Ce n'était pas là faire preuve d'insouciance; c'était faire exactement ce qu'a fait cette année mon honorable ami; la seule différence c'est qu'ils ne prononcèrent pas de discours semblables. Ils quittèrent la Grande-Bretagne le 3 juillet et arrivèrent à Ottawa le 12, et la dissolution eut lieu le 29 juillet. A la Chambre de dire si l'honorable ministr s'est montré juste ou non. Je tiens à mettre en relief cet autre aspect de la question. Quelles lamentations, quelles protestations n'aurions-nous pas entendues de la part de ces honorables députés de l'autre côté de la Chambre si, après avoir subi la défaite, le Gouvernement avait osé adjugé l'exécution de ces importants travaux. C'aurait été là un grave sujet de reproche à invoquer l'encontre de l'ancien gouvernement. Dans l'état des choses ils n'ont rien à lui reprocher, et la tentative faite par l'honorable ministre cet après-midi témoigne de la faiblesse de sa cause et de la tâche difficile qu'il assume lorsqu'il lui faut défendre ce qu'il a refusé ce soir de désigner sous le nom de programme ou ligne de conduite.

Maintenant, plaçons-nous à un point de vue... j'allais dire plus élevé, mais je ne veux pas me servir de cette expression; toutefois, je n'hésite pas à déclarer à la Chambre que le retour au régime d'une mise à contribution du peuple canadien équivaut au renversement des relations constitutionnelles établies entre la Grande-Bretagne et ses possessions d'outre-mer, et à un recul de soixante-dix ans. Que la Chambre me permette de lui rappeler certains faits de l'histoire. Sans doute, ce ne sera pas du goût du ministre de la Marine et des Pêcheries, puisque les allusions historiques faites cet après-midi par le très honorable leader de l'opposition lui ont déplu. Il n'aurait pas voulu dans l'espèce remonter au delà de 1910, autrement il se trouvait en difficultés avec ses collègues. Durant les cent années qui précédèrent l'occupation du Canada par les Anglais, notre pays fut gouverné à distance par la monarchie française. Le résultat ne fut pas heureux, en ce sens que le pays ne se développa guère. Après 1763, à la suite de sa conquête par l'Angleterre, le pays continua à être gouverné de loin, par des Européens, qui ne pouvaient se rendre compte de la situation ni comprendre les aspirations du peuple canadien. Je ne prétends pas, monsieur l'Orateur, que sous ce régime il ne se soit pas effectué un progrès sensible, mais les résultats ne devinrent réellement satisfaisants que lorsque le gouvernement responsable eut été établi. Il est un autre fait que je tiens à signaler. Dans la dernière moitié du dix-huitième siècle, un important événement se produisit. La Nouvelle-Angleterre se sépara de la métropole surtout par suite de désagréments en matière d'impôts; mais je tiens surtout à signaler une circonstance significative. Originaire de l'Ontario, je suis dans les conditions voulues pour le faire sans être suspect. Il m'est arrivé d'entendre dire, et jusque dans les couloirs de la Chambre, que nous ne pouvions compter absolument sur la

fidélité de nos concitoyens d'origine française lorsque l'intérêt de la Grande-Bretagne était en jeu. Je répudie entièrement cette manière de voir, et je dis que l'histoire de notre pays me donne raison. Vers le temps où les états de la Nouvelle-Angleterre se séparèrent de la métropole, des émissaires vinrent des colonies en révolte et visitèrent l'ancienne province historique de Québec. Remarquez bien que la population française venait à peine d'être réduite et conquise par les forces de l'Angleterre.

D'aucuns qui protestent aujourd'hui si hautement de leur loyalisme se seraient irrités de cette situation dans laquelle ils se sont trouvés, et, si jamais quelqu'un pouvait être susceptible de céder à des sollicitations comme celles qui leur furent faites, il le serait à ce moment. Ces émissaires, monsieur l'Orateur, ont franchi la frontière, et ils ont tenté d'engager la race nouvellement conquise, ou ses chefs, à se joindre à eux dans la révolte.

M. EDWARDS: De quelle nationalité étaient ces émissaires?

M. GRAHAM: J'imagine que, s'ils étaient dans cette salle, ils voteraient une contribution en argent au lieu d'envoyer des hommes se battre. Quelle a été la réponse donnée par la population récemment conquise, par ces fils de la vieille France? Ils ont carrément refusé et, monsieur l'Orateur, moi Canadien, moi sujet britannique de langue anglaise, je le déclare ici: peut-être devons-nous à ces Français patriotes de faire encore partie du grand empire britannique. Pour dire du mal des Français de ce pays, pour leur reprocher de manquer de dévouement ou de loyalisme envers la Grande-Bretagne, il faut n'avoir pas su lire l'histoire, ou bien être irrémédiablement prévenu.

Je pousse un peu plus loin, et je vois qu'en 1791, le pays a été divisé en haut et en bas Canada. Nous avons, dans un certain sens, continué à progresser, aspirant toujours à gérer tôt ou tard nos propres affaires dans la pleine autonomie qui nous serait accordée par la bienveillance de la métropole. Cette aspiration, cependant, a été lente à se réaliser, et les députés de langue anglaise me permettront de leur rappeler que, dans ces temps-là, Ontario n'était pas la province influente, la riche et populeuse province entre toutes; mais c'était alors la province de Québec qui occupait cette position élevée. Nous étions d'une disposition d'esprit différente de celle qu'affichent parfois certains députés dans la discussion de choses où un apparent conflit s'élève entre les deux races.

Avançons encore un peu, et nous voici à 1812. Cette année-là, nouvelle difficulté; cette fois avec les Etats-Unis. Qu'est-il arrivé? Les hommes du Canada se sont-ils tenus en arrière, et ont-ils dit: Nous enverrons nos canons, mais nous n'irons pas nous-mêmes. Ils ont répondu à l'appel de l'empire; ils se sont battus pour la suprématie anglaise et pour que cette contrée continuât de progresser à l'ombre du vieux drapeau.

J'arrive maintenant à 1837, époque très significative. Je ne discuterai point les actes de ceux qui, dans la province d'Ontario ou dans celle de Québec, ont pris part à la révolte de 1837, mais permettez-moi de vous dire, à vous surtout les jeunes, que, dans l'histoire d'un pays, il arrive très fréquemment que les rebelles d'hier sont les héros d'aujourd'hui. En 1837, pourquoi s'est-on agité? Pour le droit du peuple canadien à dépenser lui-même son argent, à gérer lui-même ses affaires. Ce droit, il a réussi, quelques années plus tard, à se le faire reconnaître.

De nouveau en 1841, nous avons eu un Canada uni, et ce pays doit à Baldwin et à Lafontaine une dette de reconnaissance qui n'a pas de prix. Lord Elgin disait, discutant cette affaire, que Baldwin valait à lui seul trois régiments de soldats anglais, puisqu'il avait donné au peuple un privilège ardemment désiré, privilège dont il a longtemps continué de jouir, et grâce auquel il a prospéré.

Quel rapport y a-t-il entre tout cela et la présente question?

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien!

M. GRAHAM: Ceux qui n'ont pas su lire l'histoire ne sauraient le dire; ceux qui ne l'ont pas lue n'oseront pas l'essayer. Cette histoire nous dit qu'après des années de luttes, une victoire a été remportée par le peuple canadien. Il devait, je le répète, lui être permis de se gouverner lui-même à sa guise; non pas seulement de concourir à un but en votant des fonds, mais de les dépenser par l'entremise de ses représentants, et non par l'entremise de Downing street. Pour ceux qui envisagent cette question à la lumière de notre histoire, cette offre d'argent, déguisez l'affaire autant qu'il vous plaira, n'est pas chose fort recommandable. Au lieu de lui donner nos hommes, au lieu de pourvoir aux besoins de la Grande-Bretagne avec notre argent, ces messieurs disent: Non au lieu de cela, nous vous donnerons des fonds pour acheter des vaisseaux. Cette politique n'est pas celle d'un gouvernement responsable; elle est au contraire diamétralement opposée à ce grand principe.

J'arrive maintenant à une date plus rapprochée de nous. En 1867, nous réalisions au Canada, avec la Confédération, un des évènements les plus notables peut-être de l'histoire des nations, et ceux qui ont travaillé à la solution de ce problème ont rendu à l'empire britannique un service beaucoup plus grand que ne pourra lui rendre la présentation de dreadnoughts, un

service tendant à assurer la paix universelle, pour me servir de l'expression de mon honorable ami, un service aux Canadiens, service que nul n'a jamais surpassé.

Ce n'était pas une tâche facile, comme s'en sont aperçu ceux qui, depuis, ont tenté de séduire le gouvernement du Canada. Remarquez bien cependant, que jamais nous n'aurions pu arriver à cela sans le principe qui est à la base du gouvernement responsable, et la chose n'aurait pu se maintenir si nous nous étions écartés un moment de ce grand principe. Permettez-moi de vous faire observer que cette grande question du gouvernement responsable a été résolue il y a des années, et jamais jusqu'ici elle n'a été remise sérieusement sur le tapis.

Qu'est-il arrivé des forces de terre du Canada? On dit qu'il nous faut la protection de l'empire britannique, et, sur ce point, nous sommes tous d'accord. Nous aurons toujours cette protection, mais il il faut faire notre part, et personne ne s'y refuse. Cependant, il y a deux manières de faire notre devoir: une bonne et une mauvaise. Qu'est-il arrivé de nos forces de terres? Pendant de nombreuses années, les soldats de la mère patrie ont défendu et occupé notre sol; les troupes anglaises ont été ici jusqu'en 1870 et, en 1861, il y avait dix-huit mille soldats de la Grande-Bretagne sur le territoire canadien. Quand ils sont partis et que le Canada entreprit la tâche d'administrer lui-même sa milice, est-il arrivé rien de sérieux? En assumant notre propre défense sur terre, nous avons, monsieur l'Orateur, fait un pas dans la bonne direction. L'enfant étant devenu homme et n'ayant plus besoin de s'accrocher au tablier de sa mère, il prit le parti de se défendre lui-même. Ce que l'on a fait des forces de terre, on devrait le faire des forces navales.

Permettez-moi de lire ce qu'écrivait au Gouverneur général du Canada en 1875 lord Grey, secrétaire des colonies:

> Le Canada aujourd'hui jouit, en commun avec les autres provinces anglaises de l'Amérique du Nord, de la manière la plus simple et la plus complète possible, de l'avantage de se gouverner lui-même dans tout ce qui a trait à ses affaires domestiques. Il a paru au gouvernement de Sa Majesté que la jouissance de cet avantage devait entraîner avec elle une responsabilité corrélative, et que le moment est venu d'engager le peuple du Canada à prendre dans les dépenses encourues pour son compte et à son profit une part plus grande qu'il n'a porté jusqu'à présent. De ces dépenses, la plus lourde de beaucoup est celle que nécessite la protection des provinces par nos troupes. A consulter les rapides progrès que le Canada fait actuellement au double point de vue de sa richesse et de sa population, à consulter aussi la prospérité dont il jouit à l'heure présente, le gouvernement de Sa Majesté est convaincu qu'il doit au peuple de ce pays de le soulager d'une forte proportion de cette charge qui, jusqu'à présent, lui a été imposée pour la protection d'une colonie parfaitement en mesure aujourd'hui de faire beaucoup pour se protéger elle-même.

Les paroles de lord Grey en 1851 qui s'appliquaient aux forces de terre pourraient à merveille s'appliquer aujourd'hui à la défense navale du Canada. Et nous pourrions fort bien, dans le sens indiqué là, nous mettre en devoir de relever la Grande-Bretagne de l'obligation de protéger nos côtes, en nous en chargeant nous-mêmes.

Je signalerai de nouveau à votre attention le fondement sur lequel le secrétaire des colonies de ce temps-là base sa thèse:

> Le Canada aujourd'hui jouit, en commun avec les autres provinces anglaises de l'Amérique du Nord, de la manière la plus complète et la plus complète possible, de l'avantage de se gouverner lui-même dans tout ce qui a trait à ses affaires domestiques.

Le gouvernement responsable, disait lord Grey, a été accordé au Canada; qu'il se charge donc aujourd'hui de la défense de son sol sur terre. Ce principe du gouvernement responsable est, monsieur l'Orateur, profondément gravé dans l'histoire du Canada, et ce serait une fâcheuse erreur de rien faire aujourd'hui qui ait l'apparence d'en gêner le développement, aujourd'hui on à toute autre époque de notre histoire.

A propos de la milice canadienne, je dois dire que ce grand principe a été non seulement mis de l'avant, mais on y a insisté dans toutes les circonstances possibles. En 1861 et en 1862, le comité des dépenses de la milice a présenté un rapport dans lequel il est dit, à propos de la présence des troupes anglaises au Canada:

> Cette pratique nuit au développement parmi les colons d'un juste sentiment de confiance en soi-même et elle énerve leur caractère national. Par le don du gouvernement politique...

Là encore, remarquez-le, le gouvernement responsable est à la base du raisonnement que l'on fait.

> Par le don du gouvernement politique, nous avons mis entre les mains de nos colons le plus important élément d'une éducation nationale; mais l'habitude de se défendre soi-même joue, dans l'éducation d'un peuple libre, un rôle à peine moins important que celui de se gouverner soi-même, et jamais nos colons n'arriveront à cela si nous assumons la tâche de les défendre.

Je soumets à mes honorables amis de la droite les paroles de ce comité. Ces impérialistes de l'ordre le plus élevé, qui nous ont vu grandir, ont toujours, depuis que nous avons obtenu le gouvernement responsable, soutenu que, par suite de ce don, nous devions aussitôt que possible, assumer certaines responsabilités, et ces responsabilités veulent dire qu'il faut nous donner garde de diminuer notre autonomie en

votant des fonds à l'Angleterre, en temps de paix surtout, pour ensuite lui demander de venir à notre aide. Ce qu'il nous faut, disaient-ils, c'est d'apprendre à nous aider nous-mêmes et à développer chez nous un esprit national.

Le ministre de la Marine a parlé ce soir des fortifications d'Halifax et d'Esquimalt, et je regrette qu'il ait négligé de nous dire que l'ancienne administration libérale s'était préoccupée de cette très importante affaire. Les troupes impériales ayant quitté le Canada pour que nous prenions charge nous-mêmes de la défense du pays au moyen de notre milice et pour que, par là, se développe notre confiance en nous-mêmes sous l'égide d'un gouvernement responsable, il vint un temps où un nouveau pas devait être fait, et la Grande-Bretagne a désiré que nous la relevions de l'obligation d'entretenir à ses frais les fortifications d'Halifax et d'Esquimalt; à quoi le gouvernement du Canada a consenti. Le Canada a-t-il souffert de l'arrangement en vertu duquel les troupes anglaises ont quitté notre sol et en vertu duquel notre milice s'est chargée de notre défense.

Je laisse au ministre de la Milice le soin de dire si le Canada a souffert de ce changement. En réalité, nous avons aujourd'hui un superbe corps de volontaires, qui ne craignent nullement de combattre au besoin, pour la défense du pays, et si les troupes britanniques fussent demeurées au pays, nous n'aurions pas cette milice canadienne dont nous sommes fiers à juste titre. Aussitôt à la suite du retrait de ces troupes, et même avant cela, l'ouvrage militaire était à l'ordre du jour; notre jeunesse toujours prête à la lutte, au besoin, s'enrôla dans la milice, et aujourd'hui le ministre de la Milice est convaincu qu'il est à la tête d'une milice, d'une organisation militaire qui n'ont pas de supérieure dans l'empire britannique.

M. HUGHES (ministre de la Milice) : N'êtes-vous pas aussi de cet avis?

M. GRAHAM: La situation militaire est bien supérieure à ce qu'elle eût été sous l'ancien système. Que la Chambre ne l'oublie point, notre dévouement à l'empire s'est accentué avec le sentiment de nos responsabilités, et chaque nouvelle tâche que nous avons assumée n'a pas fait de nous une entité distincte comme pourraient le prétendre certains collègues, mais nous a rapprochés de la mère patrie et a resserré les liens qui nous unissent et nous uniront toujours à la métropole. Il est conforme à la nature humaine bien développée que plus on confie de responsabilité à un esprit sérieux et pondéré plus il acquiert conscience de sa responsabilité. Ainsi en est-il de cette jeune nation, le Dominion canadien; et aujourd'hui, au lieu d'ajouter à ces responsabilités, et de permettre au jeune Canada de prendre la place à titre de jeune nation, aux côtés de la mère patrie voilà qu'on saisit la Chambre d'une mesure qu'on ne saurait décorer du nom de politique et on s'écrie: "Machine arrière! Pas trop vite en progrès, jeune Canada! Il ne faut pas songer à construire des bâtiments de combat et à leur donner leur effectif; au lieu de cela, envoyons notre argent en Angleterre, pour la construction de navires de guerre."

Il est survenu d'autres évolutions, reposant toutes sur le principe fondamental du gouvernement responsable, c'est-à-dire, le régime d'autonomie pour le Canada. Jadis, la situation relative aux traités était bien différente de ce qu'elle est aujourd'hui. Il y a soixante ans, lord Ashburton et Daniel Webster rédigèrent de concert un traité statuant sur la division de certains territoires de suprême intérêt pour le Canada. Il n'y avait là aucun représentant du Canada. S'il se fut trouvé là un représentant du Canada, la sentence arbitrale eût été différente.

Lors de la déclaration du traité de Washington, sir John A. MacDonald figurait au nombre des représentants. C'était déjà un progrès. Plus tard, lorsque surgit la question de la frontière de l'Alaska sur trois arbitres britanniques le Canada en comptait deux. L'évolution en ce sens se poursuivant, à preuve le traité franco-canadien et autres, il est acquis que, lorsqu'il s'agit de faire un traité où le Canada se trouve intéressé, les représentants canadiens font pour ainsi dire eux-mêmes le traité avec le pays étranger. Aujourd'hui le Canada s'oriente de plus en plus en ce sens vers la pleine autonomie et la gestion de ses propres affaires et cela au point que la Grande-Bretagne peut faire des traités auxquels le Canada n'est pas nécessairement tenu de participer, s'il ne le désire point et il peut intervenir des traités dont bénéficie à certains égards le Canada, sans application à d'autres parties de l'empire. Notre évolution en ce sens s'est tellement accentuée que le Canada est presque une nation par lui-même.

Le peuple canadien ne doit pas l'oublier, l'Angleterre nous a accordé la plus parfaite liberté, et notre dévouement et notre loyalisme ont marché de pair avec le progrès de cette liberté. Mais les députés de la droite et surtout le ministre du Commerce, vieux parlementaire qu'il est, se souviennent que le Canada a obtenu de plus amples privilèges. Dès 1859, M. A. T. Galt impose un tarif s'appliquant à la mère patrie et lors de l'inauguration de la politique nationale quelle attitude prit-on?

Certains prétendaient que le tarif ne devait pas s'appliquer, dans son intégralité, à l'empire britannique, et un journal, dévoué et fidèle partisan des ministres actuels, s'écriait: "S'il intervient dans nos

relations avec la mère patrie, tant pis pour le lien britannique!" A cette époque l'autonomie canadienne était à l'ordre du jour. Pourquoi? Parce que certains intérêts financiers auraient pu alors souffrir, mais qui n'ont rien à perdre par la renonciation à cette autonomie.

J'en viens au moment où le Canada put commencer à prouver sa gratitude pour quelques-uns de ces bienfaits, et ce fut lorsque l'ancien ministre des Finances, l'honorable W. S. Fielding, présenta à ce Parlement son système de préférence commerciale en faveur de la Grande-Bretagne. Aujourd'hui certains députés prétendent, et le premier ministre s'est fait l'écho de cette prétention, qu'il est impossible d'élaborer un système de nature permanente, tant que la question de représentation au conseil impérial n'est pas réglée.

On prit la même attitude, lorsque le Parlement fut saisi du projet de préférence commerciale en faveur de la Grande-Bretagne; on prétendit que le Canada ne devait pas accorder de préférence, sans barguigner et marchander, pour obtenir quelque chose en retour. C'est absolument le même principe. Aujourd'hui, bien que le chef de l'opposition apprécie à sa juste valeur la haute importance du débat sur cette question de représentation, il prétend que la discussion de ce problème ne devrait pas fermer la porte à l'étude d'un système de d'un système permanent de défense navale. de l'empire. Il ne demande pas d'équivalent. En présence d'une situation de nature permanente, dit-il, nous adopterons volontiers un système de nature permanente et bien que dans un avenir plus ou moins éloigné, cette grave question puisse se solutionner, la construction de navires canadiens destinés à figurer avec ceux de la mère patrie, en temps critique, ne saurait être ajournée jusqu'après le règlement de cette question, retard qui pourrait aboutir à l'ajournement indéfini de l'adoption d'un système permanent de défense navale. J'emprunte ici deux citations portant sur cette question d'autonomie. Au sujet des résolutions adoptées à la conférence impériale de 1907, le rédacteur de "Round Table" dit:

> Cette résolution établit le statut des dominions à titre d'entités navales et entièrement distinctes de celles des Iles Britanniques. Elle reconnaît que la base de l'organisation impériale est la coopération des cinq nations et non pas la centralisation de la puissance aux mains du gouvernement britannique et d'un parlement impérial. Finalement elle détruit l'ancienne conception du développement impérial comme la réunion graduelle des colonies avec la mère patrie, par l'entremise de représentants dans l'une ou l'autre des Chambres du parlement britannique.

Qu'on ne l'oublie pas, en dépit des arguments formulés dans le but de détourner l'attention de la Chambre. Ce n'est pas le parlement britannique qui est le lien d'union, c'est la couronne britannique qui est le lien d'union. En lui-même le Parlement britannique est un corps politique similaire au nôtre, responsable envers le peuple qui l'élit et dans les limites de sa sphère il n'a pas de pouvoirs supérieurs à ceux attribués au Parlement canadien. Ecoutons M. Balfour, parlant en 1911 devant le Constitutional Club:

> Maintenant que tout le monde comprend dans ces vastes dominions que chacun doit gérer les affaires de son ménage national, vivre sa propre vie, tenter ses propres expériences, comme s'il constituait une entité politique indépendante, et que c'est là une vérité comprise de tous les politiciens adhérents des divers partis, je me persuade que, sur cette base solide, nous allons élever un édifice encore inconnu du monde, et réaliser un rêve insoupçonné même des rêveurs ou utopistes politiques, par le passé. Coalition de nations libres et autonomes, convaincus que jamais elles ne sont davantage elles-mêmes et maîtresses de leur propre sort que lorsqu'elles reconnaissent qu'elles font partie d'un tout où elles peuvent puiser force et inspiration, et que chacune vit de sa propre vie et constitue en elle-même dans le sens le plus absolu une entité autonome, en présence d'un grand tout dont les intérêts sont identiques aux siens, sur lequel elle peut se reposer aux heures d'épreuve, de l'expérience duquel elle peut bénéficier, auquel elle peut s'adresser, et en recevoir aide et secours, tout comme elle peut lui en porter, au besoin.

Invariablement, dans toutes les autorités que j'ai citées revient l'allusion à l'autonomie de bon aloi qu'il faut donner au Canada et aux autres dominions d'outre-mer. A la séance d'ouverture de la conférence impériale de 1911. M. Asquith disait:

> Deux choses, uniques dans l'histoire des grandes agglomérations politiques, se retrouvent dans l'empire britannique: le règne de la loi et la combinaison de l'autonomie locale avec le loyalisme envers un commun chef. Au fur et à mesure qu'on a mieux compris l'absurdité de la centralisation, on s'est convaincu de l'impossibilité de la désagrégation. Nous et chacun de nous, sommes et entendons demeurer maîtres chez nous. Ici, dans la mère patrie et dans l'étendue des dominions, c'est là le sang qui alimente notre système. C'est là l'ossature de l'empire, dans sa prospérité comme dans sa décadence. Il n'en est pas moins vrai que nous sommes et voulons demeurer des unités en réalité, mais des unités en une plus grande unité, et c'est précisément le maître objectif visé par ces conférences périodiques que nous nous consultons en toute liberté ici sur des question de commun intérêt.

Ici encore M. Asquith appuie ses observations sur le fait que nous sommes des entêtés autonomes et que nous entendons bien le demeurer, et cela du plein gré de la mère patrie. Le "Times" de Londres, discutant les résolutions de la conférence impérale de 1909, je crois, disait:

Dans son ensemble, ce mémoire est une solution parfaitement conçue et éminemment pratique de l'ardu problème de créer entre trois forces navales, et peut-être un plus grand nombre plus tard, qui sont sous des administrations séparées, des relations si intimes et organiques que, même en temps de paix, les avantages d'une flotte impériale seront, dans une large mesure, réalisés et en temps de guerre, une flotte impériale, une et indivisible en direction et en contrôle, pénétrée d'une inspiration et d'une discipline communes, viendra automatiquement en existence, subordonnément à l'autonomie établie et à la discrétion des divers dominions intéressés.

On le voit, le rédacteur du "Times" base ses observations sur l'énorme progrès réalisé dans l'autonomie des dominions d'outre-mer et déclare qu'il faut respecter cette autonomie.

Avant de passer à une autre question, je désire signaler une question soulevée par le ministre (M. Hazen) qui a paru provoquer un accès d'hilarté, il s'agit de la partie canadienne de la marine impériale sous le contrôle du représentant du Canada. Pourquoi pas? Si le principe de l'aunomie doit subsister, le représentant du Canada doit avoir la direction de ce que le Gouvernement canadien achète et paie en beaux écus canadiens. On a cité ou élaboré deux situations impossibles qui semblent confirmer la proposition du ministre.

On demande: Si un navire de guerre canadien rencontrait un ennemi sur mer, il ne pourrait ouvrir le feu sur lui sans que le Parlement fût consulté, et il n'y aurait pas d'ennemi s'il n'y avait pas de guerre.

HUGHES: Il ne le rencontrerait pas sur terre.

GRAHAM: Cela se pourrait si s'était un schooner d'une certaine espèce. Mais mon honorable ami ne me fera pas dévier de mon sujet. Il a foi en un gouvernement constitutionnel, en un gouvernement responsable. Il n'y a pas de plus grand ennemi que mon honorable ami de cette absence de principe qui a prévalu autrefois au Canada sous le pacte de famille et je sais que tout ce qui sent le pacte de famille mérite sa désapprobation. Permettez-moi de montrer que les conditions dont a parlé mon honorable ami (M. Hazen) ne pourraient pas se présenter facilement. S'il y avait sur mer un ennemi de l'Angleterre qui s'approcherait de nos côtes, ce serait parce que la guerre aurait été déclarée. Et certainement, il n'y a personne dans cette Chambre qui oserait dire —j'espère que le ministre qui est à la tête des forces navales du Canada qui bientôt comprendront une grande marine canadienne ne le dira jamais—que la guerre étant imminente, le pays vibrant à cette nouvelle, il ne devrait pas avoir ses navires rassemblés, mobilisés et prêts à partir sur un ordre dans l'espace d'un quart d'heure. Ce n'est pas vrai que le Parlement doit être convoqué pour permettre à ces navires de partir au secours de la métropole, cet ordre relève du Gouverneur en conseil. Les honorables ministres qui composent actuellement le gouvernement sont-ils effrayés à l'idée d'avoir confiance en leur propre loyalisme? Les hommes de jugement ne seront pas égarés par de semblables déclamations qui ne reposent sur aucun argument. Le principe du gouvernement responsable exige qu'une marine de ce genre soit sous la haute direction du peuple à qui elle appartient, absolument comme la flotte anglaise est sous la direction de l'amirauté anglaise et des représentants du peuple anglais à qui elle appartient.

La loi prévoit que la marine canadienne peut être placée à la disposition de l'amirauté anglaise par un décret du conseil et que si le Parlement n'est pas alors en session il devra être convoqué dans l'espace de dix jours. Pourquoi?—les honorables députés de la droite demandent pourquoi? Encore une fois parce que nous avons un gouvernement responsable. Faites disparaître cette idée du pacte de famille. Sous un gouvernement responsable le Parlement doit se réunir afin de voter l'argent pour la flotte qui doit aller rejoindre la marine impériale. Assurément, le Gouvernement ne voudrait jamais envoyer sa marine—sauf les trois navires qu'on propose d'envoyer sans marine sans que les navires soient complètement équippés ou sans argent pour payer leurs dépenses. De sorte que le Parlement s'il n'est pas en session doit être convoqué pour voter l'argent. Je jugerais mal les représentants du peuple canadien qui sont ici ou ceux qui y viendront plus tard s'ils n'étaient pas prêts à un moment quelconque à voter tous les deniers nécessaires pour protéger les côtes du Canada et pour aider l'empire britannique dans n'importe quelle partie du monde où il serait en danger.

Je voudrais maintenant, monsieur l'Orateur, invoquer l'histoire. J'ai déjà cité quelques faits historiques, mais, comme dirait mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, ce sont des faits anciens. Ce qu'il a cité à propos de Saint-Jean ne rentre pas dans la division de l'histoire ancienne ou moderne, mais bien dans l'histoire sacrée et profane. L'histoire dont je parle est plus moderne.

Je sais que mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) ne trouvera pas à redire si je fais insérer encore une fois aux Débats ce qu'il a dit en 1909. Il a prononcé un bon discours et à cette époque mon honorable ami pensait ce qu'il disait. Je tiens à dire très sincèrement que, suivant moi, ce fut un des discours les plus éloquents qui ont

été prononcés dans une assemblée délibérante. Pendant des années, j'avais étudié, en ma qualité de journaliste, le devoir de la presse et de la population du Canada à propos de cette question de venir en aide à la dépense navale de l'empire.

Une partie de la presse prétendait que nous étions parcimonieux, que nous ne faisions pas notre devoir et que nous n'agissions pas avec assez de rapidité. Pendant des années, j'avais prétendu que jusqu'à un certain temps le plus grand bienfait que nous pourrions accorder à l'empire britannique, ce devrait être de travailler au développement de nos propres ressources. Alors, nos ressources n'étaient pas aussi grandes et notre revenu aussi progressif qu'aujourd'hui, mais, comme écrivain, j'avais soutenu cette opinion d'une façon modeste. Mais cette question passa bien vite au premier rang et lorsqu'en ma qualité de nouveau membre de cette Chambre, j'entendis le discours de mon honorable ami, appuyé par le leader, qui est aujourd'hui le premier ministre, je fus absolument convaincu que non seulement le Canada devait faire quelque chose, mais que le meilleur moyen d'y arriver était de prendre une part dans la défense impériale en construisant pour le pays une marine qui resterait sur nos rivages en temps de paix et qui serait à côté de la flotte anglaise en temps de danger. Mon honorable ami a expliqué si clairement la situation et l'a exposée en termes si éloquents que personne, après l'avoir entendu, n'aurait pu contredire le texte même de son discours, excepté en un ou deux points que je jugeai de peu d'importance.

Mon honorable ami me permettra, je l'espère, de citer ses paroles. Je veux qu'elles soient encadrées au milieu de ce que je dirai ce soir sur cette grande question de la défense navale de l'empire. Si les honorables députés de la droite ne croient pas certaines de mes paroles qu'ils pourraient lire, je veux leur donner la possibilité de lire ce qui a été dit il y a trois ans par le représentant de Toronto-nord.

Voici ses paroles:

La présente et la plus grande objection que j'ai à une contribution fixe, est qu'elle ressemble au louage des services d'une autre personne pour faire une chose que nous devrions faire nous-mêmes. Cela ressemble trop à un homme, à un père de famille en pleine vigueur et santé qui loue les services de son voisin, à tant par mois, pour veiller au bien-être et à la protection de son foyer, au lieu de remplir ce devoir lui-même. Voilà à mon avis l'objection maîtresse qui se dresse contre l'aide accordée sous cette forme.

C'est toujours l'objection maîtresse.

Mais ce n'est pas tout. Disons que, cette année, vous accordiez votre concours financier et que l'année prochaine et chaque année subséquente, vous renouveliez cette aide; au bout de dix, vingt ou trente ans, vous avez ainsi versé une somme énorme. Sans doute, durant cette période de temps le pays aura bénéficié de la protection de la flotte, mais au Canada même, vous n'aurez rien créé de durable, vous n'aurez ni préparé le sol ni jeté en terre de semence se manifestant par le développement de nos moyens de défense. Et cependant, un jour ou l'autre, destinés que nous sommes à devenir une nation avec une population sans cesse croissante, il nous faut nécessairement des forces navales pour la défense de nos côtes et de l'intérieur.

L'intérêt manifesté par ce mode de participation financière à une dépense exécutée par un autre, tel n'est pas l'idéal que je désire pour le Canada. Je veux qu'on implante sur le sol même de notre jeune pays quelque chose qui pousse de profondes racines dans ce sol, croisse et se développe et puisse inculquer à nos populations un esprit qui les anime à la défense du pays ou les porte à participer à la défense nationale, en leur inspirant le plus vif intérêt dans les gloires, les devoirs se rattachant à l'accomplissement de cette œuvre, car, après tout, voilà bien le suprême dédommagement accordé à une nation, en retour des grands sacrifices qu'elle s'impose, tant pour son armée de terre que pour ses forces navales, en vue de la défense et de la protection des droits du pays.

En outre, on divorce ici des choses unies par des liens indissolubles, depuis l'aurore même des sociétés humaines, le commerce et la protection du commerce. Après tout, l'idée fondamentale d'une force navale est la protection du commerce national, le commerce, côte à côte avec son protecteur, la force navale protectrice du commerce, se tenant côte à côte avec ce dernier, tous deux se prêtent un mutuel appui et se développent aussi plus sûrement.

Voilà ma pensée: lorsque nous accordons notre concours financier, en versant une somme dont le contrôle nous échappe, alors nous ne sommes plus comptables de ces deniers, et ce qui nous manque, c'est ce vif intérêt porté à la création, au développement d'une force navale, pour la défense future de notre propre pays. Nous sommes privés nous-mêmes des principaux avantages résultant de cette dépense, et à l'avenir, nous ne rendrons pas de plus importants services, au point de vue de la défense, à l'empire dont nous formons partie.

Cette méthode, en outre, ne tient compte ni des aspirations ni des besoins présents, ni des perspectives d'avenir de cette grande nation que doit un jour devenir le Canada. Il faut nécessairement préparer l'avenir, mais les débuts doivent être modestes; un jour ou l'autre, je le répète, notre pays aura sa force navale pour la défense nationale, sinon pour quelque autre but. Voici à mes yeux la question qu'il s'agit de solutionner ici: n'est-ce pas faire acte de prudence que de déposer immédiatement cette somme dans le sol, puis d'en favoriser le développement dans la mesure de nos forces et de nos ressources suivant les circonstances, jusqu'à ce que nous soyons arrivés à ce degré de développement que nous avons atteint en d'autres sens importants, dans notre marche vers le progrès? Bien que j'ai essayé de développer des arguments militant pour ou contre cette méthode, on observera que dans ma pensée j'incline plutôt vers l'a-

doption d'une autre forme de participation à la dépense plutôt qu'à cette contribution en espèces sonnantes.

L'honorable député représentant Toronto-nord et qui est maintenant le ministre du Commerce et de l'Industrie a émis ces grandes vérités, il y a trois ans dans des termes plus éloquents que je pourrais le faire et pour ne rien dire de plus, il a exposé son sujet sans réplique possible même avec les arguments qui ont été présentés ici ce soir par le ministre de la Marine et des Pêcheries, le chef des forces navales du Canada.

Le très honorable premier ministre a aussi prononcé sur cette question un discours dans lequel il a exprimé ici même absolument les mêmes idées que celles de l'honorable député de Toronto-nord. Avant tout, je suis impartial et la Chambre me pardonnera sans doute, si je donne lecture de ce qu'il a dit alors. Mon honorable ami (M. Hazen) n'a pas lu dans ses extraits les paroles que le premier ministre actuel a dites à une certaine occasion au sujet de la marine canadienne.

Voici ce qu'a dit le premier ministre actuel, alors qu'il était dans l'opposition:

Je suis entièrement d'accord avec mon honorable ami, le premier ministre, quant à l'aperçu qu'il nous a donné du programme de la défense navale du Canada. D'abord, je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard, c'est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure.

Il dit: J'ai une confiance absolue dans cette mesure ; il ne fait aucune réserve et je suis surpris qu'un certain mouvement n'ait pas pris racine, comme le dirait mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie.

L'autre moyen a été mis à l'essai par l'Australie et la métropole, mais les résultats n'ont pas été satisfaisants à tous égards. En Grande-Bretagne, on a peut-être trouvé que l'action commune était peu satisfaisante. Celle-ci, en dernière analyse, n'a pas été du goût de la population australienne parce que la Grande-Bretagne a cru devoir demander à l'Australie d'étendre le champ des opérations de l'escadre jusqu'à la mer de Chine et l'océan Indien. En agrandissant ainsi le champ des opérations, les Australiens comprenaient que la somme qu'ils versaient depuis quelques années ne servirait pas vraiment à procurer à l'Australie toute la protection qu'ils croyaient devoir exiger.

M. LEMIEUX: Mettez à la place le mot " Canada ".

M. GRAHAM, (lisant):

Aussi à l'heure qu'il est, l'Australie a pour politique de se procurer des sous-marins et des torpilleurs qui, en cas de guerre, prêteraient leurs concours aux cuirassés armés et aux cuirassés d'escadre de la marine anglaise.

Au cours de la discussion, quelqu'un fit observer qu'alors l'Australie se procurerait une flotte qu'il serait très difficile, même impossible à l'Angleterre d'envoyer au delà des mers, et qu'en se protégeant elle-même, l'Australie fournissait les meilleurs moyens de défendre l'empire. Ainsi, à cet égard, je suis d'accord avec le premier ministre. Je crois aussi avec lui que le Parlement du Canada doit conserver la libre disposition des sommes d'argent destinées à des fins militaires, et qu'en nous chargeant de la défense de nos côtes de concert avec les forces impériales, nous nous rendrions vraiment utiles à la défense de l'empire et nous accomplirions notre devoir à son égard ainsi qu'à l'égard du Canada.

Un DEPUTE: Un excellent discours.

M. GRAHAM: En effet, et permettez-moi d'en féliciter mon très honorable ami (M. Borden).

M. EMMERSON: A-t-il dit que l'argent serait dépensé sous le contrôle du Parlement?

M. GRAHAM: Il a dit que tout l'argent serait dépensé sous le contrôle du Parlement. Ce sont les paroles mêmes du premier ministre actuel.

J'arrive maintenant à la conférence de 1909, et à ce propos, je mentionnerai un fait sur lequel le premier ministre a fortement insisté, dans le discours que je viens de citer. Je veux parler du changement apporté par l'Australie dans la politique qu'elle avait d'abord adoptée. Elle s'était d'abord prononcée en faveur d'une contribution comme celle que le Gouvernement canadien propose aujourd'hui. Mais elle s'est ravisée et a adopté la politique que le parti libéral du Canada proposait autrefois et propose encore aujourd'hui. Les honorables membres de la droite se sont laissés devancer par les événements. Leur politique est aussi vide que leurs navires.

A cette conférence de 1909, l'Australie a déclaré au gouvernement anglais qu'elle en avait assez de cette politique de contribution et qu'après en avoir fait l'expérience elle avait constaté qu'elle n'était pas praticable. C'est alors que l'Australie s'est dit: Nous allons adopter une politique plus conforme aux intérêts de l'empire, plus conforme aux intérêts australiens, plus conforme au bon sens; nous allons construire une marine pour protéger nos côtes, nos pêcheries et notre commerce en temps de paix et cette marine pourra être utile à l'empire en temps de guerre. A l'heure présente, l'Australie se construit une marine de guerre.

Un DEPUTE: Où est actuellement son dreadnought?

M. GRAHAM: L'Australie a actuellement un dreadnought et il sera sur les côtes australiennes quand l'unité de combat sera complétée. Cette unité est actuellement en cours de construction.

M. AMES: Où stationnera le dreadnought, d'ici à ce que l'unité soit complétée?

M. GRAHAM: Là où en décidera le Gouverneur général de l'Australie, ainsi que le veut la loi.

M. EMMERSON: Qui fournira les équipages?

M. GRAHAM: Ceci est une question délicate. Je compare en ce moment ce que le gouvernement australien a décidé de faire avec ce que le Gouvernement canadien propose. L'Australie a entrepris l'exécution d'un vaste programme dont la réalisation demandera plusieurs années. Mais après avoir fait l'expérience du moyen démodé que le Gouvernement canadien adopte aujourd'hui, et après en avoir constaté l'inefficacité, il a adopté une politique conforme à celle que l'honorable chef de l'opposition a exposée cet après-midi, et il a entrepris d'avoir sa propre marine:

Le gouvernement de la confédération australienne a adopté dans ses grandes lignes le rapport de l'amiral Henderson, mais à l'heure présente, une seule unité de combat est en cours de construction. Cette unité consiste d'un croiseur dreadnought, de trois croiseurs non-cuirassés, du type Bristol—le programme Laurier comportait quatre navires de cette classe—six contre-torpilleurs et trois sous-marins, treize navires en tout. Ces navires sont ou en commission, ou près d'être terminés. On doit aussi établir une école navale pour l'instruction des officiers. Pour le moment, le croiseur dreadnought de l'Australie restera dans les eaux anglaises et sera à la charge des contribuables australiens.

M. AMES: Qui fournira l'équipage?

M. GRAHAM: Ce sera en définitive l'Australie.

M. AMES: Qui fournira l'équipage pendant que le navire sera dans les eaux anglaises?

M. GRAHAM: Mon honorable ami se donne beaucoup de mal pour sortir d'embarras.

M. AMES: L'honorable député pourrait répondre à cette question. Qui fournira l'équipage de ce navire, tant il sera dans les eaux anglaises?

M. GRAHAM: Je suppose qu'il sera équipé avec les meilleurs marins que le gouvernement australien pourra engager et payer. Ils pourraient fort bien être des matelots anglais.

M. AMES: Seront-ils des matelots australiens?

M. GRAHAM: Il y en aura peut-être un certain nombre et il est même possible que l'Australie reçoive l'inestimable privilège qui nous est garanti par le présent bill et qu'elle soit autorisée à placer quelques officiers sur ses navires. C'est un privilège dont jouissent, naturellement, tous les officiers compétents de la marine anglaise.

M. BORDEN: On ne trouve pas dans la loi une seule ligne qui se rapporte à cela.

M. GRAHAM: Mais j'ai relevé le fait dans le discours de mon très honorable ami.

M. BORDEN: Mon honorable ami a parlé de loi.

M. GRAHAM: On ne peut séparer le discours de mon honorable ami de la loi présente, si tel est le cas pour d'autres. J'ai lu le mémoire. J'ai lu également et avec beaucoup d'attention le discours du très honorable premier ministre. J'ai fait erreur si j'ai dit que cela se trouvait dans la loi; on relève cette assertion dans le discours de mon très honorable ami, discours qui revêt au moins autant d'importance que la loi elle-même.

Qu'on me permette d'aller un peu plus loin. Je tiens à rappeler un fait qui s'est produit au cours de cette conférence de 1909 dont on a tant parlé en cette Chambre. Celle-ci me permettra peut-être de lire un extrait du mémoire présenté à cette conférence par l'Amirauté britannique. Je cite la page 23:

CONFERENCE IMPERIALE.

Avec les réponses des colonies autonomes sur la question de la défense navale et militaire de l'empire, 1909.

Je ne lirai pas toute cette partie du rapport, car elle est longue et la lecture en deviendrait fastidieuse, mais qu'on me permette de consigner aux Débats quelques assertions qu'on trouve dans ce mémoire et dont l'une nous indiquera ce qui constitue une escadre, de façon à ce que la population du Canada et celle de l'Empire sachent ce qu'est notre politique en ce qui a trait à la défense navale impériale. Le paragraphe 2 de ce mémoire, page 23, dit:

Si l'on étudiait le problème de la défense navale en ne l'envisageant que comme problème de stratégie navale, on constaterait que la plus grande récompense que rapporte une dépense déterminée, s'obtient par le maintien d'une marine de guerre unique, dirigée par les mêmes instructeurs et obéissant au même chef. On obtiendrait, simple idéal stratégique, le maximum de puissance si toutes les parties de l'empire contribuaient, suivant leurs besoins et leurs ressources, au maintien de la marine de guerre britannique.

Lisons le paragraphe 3:

3. Il a été, toutefois, reconu depuis longtemps qu'en définissant les conditions d'après lesquelles les forces navales de l'empire devant être développées, on devait tenir compte d'autres considérations que celles qui se rapportaient exclusivement à la stratégie. On ne doit pas oublier l'état de choses qui existe dans les colonies autonomes d'au-delà les mers. Bien

que toutes ces colonies aient en elles-mêmes tout ce qu'il faut pour se développer et s'assurer le bien-être, elles ne se sont pas toutes développées également. Leur position géographique les a exposées à subir l'influence de courants opposés qui varient en nature et en intensité. Leur histoire et tout ce qui les entoure ont suscité un sentiment national particulier à chacune d'elles, qui ne demande qu'à se manifester. Une simple contribution en deniers peut être pour une colonie autonome la forme la plus acceptable d'aider à la défense de l'empire. Bien qu'étant prêts à fournir la marine de guerre locale, et à la mettre à la disposition de la couronne, en temps de guerre, nous voulons, par ce moyen, jeter les fondements d'une marine de guerre que nous construirons à nos propres frais et qui nous appartiendra en propre.

Un autre peut croire que la meilleure manière d'assister l'empire et de promouvoir ses intérêts, c'est d'assumer la dépense occasionnée par un service local quelconque ne revêtant pas absolument un caractère qui se rattacherait à la marine de guerre, mais qui débarrasserait l'empire de dépenses que l'échiquier britannique devrait acquitter, s'il en était autrement.

Je veux appeler spécialement l'attention de la Chambre sur cette partie du mémoire en question, car elle reconnaît le désir de chacune des colonies autonomes d'au delà des mers de jeter les fondements d'une marine de guerre locale, noyau d'une marine de guerre impériale puissante.

J'en arrive maintenant au point que je tiens à discuter, celui qui se rapporte à la formation d'une escadre. Après avoir mentionné cette question dans différents alinéas, le paragraphe 7 dit:

La flotte qu'on établira se composera, de l'avis de l'amirauté, d'au moins ce qui suit:
1 croiseur cuirassé (classe du nouvel "Indomptable", type "dreadnought").
De 3 croiseurs non cuirassés (classe "Bristol");
De 6 torpilleurs, et
De 3 sous-marins;
y compris les accessoires nécessaires" tels que magasins, etc., qui ne sont pas spécifiés ici.
Cette escadre pourrait servir non seulement à la défense du littoral, mais encore à la protection des routes commerciales, et suffirait amplement à chasser les petits navires ennemis des eaux britanniques.

Deux fois donc voilà énoncée la politique de la gauche. Les partisans de mon honorable ami ont cru qu'il avait établi un bon point en sa faveur lorsqu'il avait dit au très honorable chef de l'opposition? Pourquoi n'avez-vous pas, il y a quelques années, alors que vous étiez au timon des affaires, pourvu à la création de deux flottes de navires de guerre supplémentaires? Pourquoi n'a-t-on pas rayé de nos statuts en 1870 la loi relative à la milice qui s'y trouvait depuis 1850? L'heure n'était pas arrivée d'opérer cette réforme. Le Canada a aujourd'hui presque doublé ses revenus des années écoulées. En 1900 l'amirauté britannique était en faveur de l'établissement d'une escadre dans les eaux du Pacifique. Je demande à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries de prendre note de l'attitude tenue en cette circonstance par ceux qui le représentaient et par les autres mandataires du peuple canadien qui habitent le littoral de l'Atlantique. Le Gouvernement, ou son représentant, a dit alors: Nous avons une partie du littoral du Pacifique; nous comptons encore une partie du littoral de l'Atlantique; nous ne pouvons aujourd'hui pourvoir à la création d'une flotte ne devant protéger qu'un seul littoral, ce qui serait injuste si l'on tient compte de l'autre littoral. En conséquence, le Gouvernement a soumis un plan grâce auquel, par des développements futurs, nous aurions eu nos navires de guerre et dans l'Atlantique et dans le Pacifique.

Dans l'intervalle, il prenait des dispositions relativement à la construction au Canada d'un certain nombre de navires susceptibles de faire partie de ces escadres lorsque la construction de celles-ci serait complètement terminée. Le programme que nous nous proposons aujourd'hui ne tend qu'à l'accomplissement de celui que le gouvernement libéral avait en vue en faisant voter la loi du service naval de 1910. Cela, les ressources du pays le permettent maintenant, et mon honorable ami ne saurait trouver mauvais, si l'on ajoute foi au sujet de l'urgence, que l'on propose un programme naval plus vaste, dût-il être exécuté au Canada.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries prétend que le projet de loi est conforme au moyen suggéré dans le mémorandum de l'amirauté anglaise. Que dit-on dans ce document? Je vais en donner lecture. Je pourrais commencer par dire que l'amirauté anglaise n'a pas discuté la question d'une marine canadienne. Le Gouvernement actuel avait pris l'engagement de faire abroger la loi du service naval du Canada....

M. LEMIEUX: Pour être agréable aux nationalistes.

M. GRAHAM: Je n'oublierai pas ce détail—et le premier ministre formula une demande qui ne devait viser à autre chose qu'à une contribution. Or, l'amirauté anglaise se trouva dans une position telle, qu'elle dut faire ce raisonnement: Vous allez nous faire un cadeau, vous êtes tenu de nous donner quelque chose: ce ne sera ni une marine canadienne ni la réalisation le programme que M. McKenna traçait dans son mémorandum de 1909, car vous y avez renoncé; nous avons lu vos discours, vous avez promis aux nationalistes l'abrogation de la loi du service naval; vous allez donc nous offrir quelque chose et vous nous demanderez ce que ce sera.

Le premier ministre du Canada ayant demandé sous quelle forme une aide immédiate

de sa part serait le plus effective, nous n'avons aucune hésitation à répondre, après une étude prolongée de toutes les circonstances, qu'il est à désirer que cette aide prévoie la construction d'un certain nombre des plus grands et des plus forts navires de guerre que la science puisse bâtir ou que l'argent puisse procurer.

Il n'est pas question là-dedans de trois dreadnoughts, mais d'un certain nombre de navires, et c'est à cet avis que la gauche se conforme en proposant de doter le pays de deux cuirassés d'escadre de l'ordre le plus élevé, et, en outre, d'autant d'autres navires qu'il en faut pour constituer deux escadres.

Notre programme est deux fois plus considérable qu'en 1909; au point de vue de l'efficacité, il vaut presque deux fois le projet ministériel, et pour le réaliser il suffirait d'une somme à peu près égale à celle que l'on projette de verser à titre de contribution.

Il serait déplacé de ma part de critiquer le document que le premier ministre a déposé aujourd'hui sur le bureau de la Chambre; je dirai cependant qu'il n'est pas aussi significatif qu'il pourrait être; en tout cas, il n'est pas aussi formel que la promesse faite par mon très honorable ami de l'abrogation de la loi du service de la marine. Je ne doute pas, cependant, que l'amirauté anglaise tienne ses engagements. Analysons un peu ce document.

Au dire du premier ministre et de son collègue de la Marine et des Pêcheries, il s'écoulera tant d'années avant que ces chantiers maritimes soient établis au Canada, que nous ne saurions attendre aussi longtemps. A vrai dire, le ministre de la Marine dénonçait le programme du gouvernement libéral parce qu'il faudrait trop de temps même pour construire au Canada les navires de moindre importance—le régime des atermoiments les lui fera peut-être obtenir plus promptement! Voyez à quel point est fausse l'attitude de ministre de la Marine. Notez bien que les navires devaient être construits au Canada par une des grandes maisons d'Angleterre. Selon l'honorable ministre, l'ancien Gouvernement ne pouvait pas les faire construire assez rapidement, et c'est pour cela, j'imagine, qu'il a résilié le contrat. Mais quelle fiche de consolation son éloquent discours offre-t-il à la population des Provinces maritimes? C'est que ces grands constructeurs de navires d'Angleterre qui, il y a un an, ne pouvaient pas venir établir de chantiers au Canada pour y construire ces navires—plusieurs d'entre eux avaient déjà offert de les construire au pays—trouvent le moyen de le faire sur le champ dès que le gouvernement anglais le leur dit, et que ce sera autant de gagné pour nous. Or, ceux qui devaient construire les navires sous le gouvernement Laurier ne sont autres que ceux qui les construiront sous la direction de l'amirauté.

Une VOIX: Sous la direction de l'amirauté anglaise.

M. GRAHAM: Oui, mais par l'entremise du Gouvernement fédéral. Laissez-moi signaler un autre raisonnement tout aussi insoutenable au point de vue canadien. Le Gouvernement s'engage à solder l'écart entre le coût de la construction des navires au Canada et ce qu'elle aurait coûté en Angleterre, écart qui, de l'aveu du ministre de la Marine, représente une somme considérable. Et après? Quand le Canada aura soldé en entier le coût des navires, il n'en possédera pas un seul; ils appartiendront tous à l'amirauté anglaise. Si on s'en était tenu au programme de sir Wilfrid Laurier, les constructeurs anglais seraient aujourd'hui rendus au Canada, ils s'y occuperaient de la construction de ces navires que le pays doit payer de ses propres deniers et qui, une fois payés, appartiendraient au peuple canadien.

J'ai toujours combattu l'opinion qu'il devrait y avoir une consultation populaire à ce sujet, et le représentant de Toronto-nord l'a aussi logiquement combattue.

M. LEMIEUX: Je ne crois pas qu'il ait voté.

M. GRAHAM: Je parlerai de cela tantôt. Il l'a logiquement combattue et il a eu raison. Il avait le courage d'affirmer son opinion.

M. LEMIEUX: Il n'a pas voté.

M. GRAHAM: Je ne suis pas sûr que vous ayez raison sur ce point.

M. FOSTER: Assurez-vous des faits.

M. GRAHAM: Je croyais connaître les faits, mais je n'étais pas certain de connaître mon homme. Je le répète, je ne veux pas d'un plébiscite; je n'y ai pas confiance. Je suis d'avis que le Parlement a le droit d'agir comme il l'a fait et de se tracer un programme comme celui que sir Wilfrid Laurier a formulé.

Cependant, les représentants de la province de Québec ont une raison de demander un plébiscite. Examinons quel est celui qui leur en a promis un. Le 3 février 1910, près d'un an après l'adoption à l'unanimité des voix du projet de résolution, une proposition a été soumise à la Chambre et il y a eu un amendement ainsi qu'un sous-amendement proposé par M. Monk, dont je regrette la maladie. Voici l'amendement que M. Monk a soumis:

Tout en protestant de son inaltérable dévouement à la couronne britannique, cette Chambre est d'avis que le projet de loi qui lui est présenté change les relations du Canada avec l'empire et devrait en conséquence, au

préalable, être soumis au peuple canadien pour en obtenir immédiatement son opinion par voie de plébiscite.

Permettez-moi de lire les noms de ceux qui ont appuyé cet amendement. Certes, si la construction d'une marine canadienne changeait les relations constitutionnelles entre la métropole et les possessions d'outremer comme le dit l'amendement, le présent projet de contribution les modifie dix fois plus. Les députés qui votèrent pour un plébiscite furent les suivants. Des membres du Gouvernement figurent peut-être sur cette liste que je n'ai pas examiné attentivement: Blondin, Broder, Chisholm (Huron), Currie (Simcoe), Doherty, Forget, Hern, Jameson, Lewis, Lortie, Monk, Nantel, Paquet, Sharpe (Ontario), Verville, White (Renfrew), Wilcox et Worthington.

Je relierai cet amendement, car si ces messieurs sont logiques, ils ne peuvent pas voter en faveur de cette contribution, à moins de consulter le peuple, au préalable, non pas lors d'une élection générale, mais par voie de plébiscite.

M. CURRIE (Simcoe-nord): Vous oubliez qu'il y a eu une élection générale depuis.

M. GRAHAM: Non, je ne saurais l'oublier, et il y a eu aussi une élection complémentaire que mon honorable ami n'oubliera pas. Cela ne change en rien la situation, car l'honorable député n'a jamais parlé de ce vote aux électeurs de Simcoe-nord. Qu'on me permette de relire l'amendement parce que mon honorable ami se rebiffe en l'entendant et que tout ce qui le fait se rebiffer est à peu près juste:

Tout en protestant de son inaltérable dévouement à la couronne britannique, cette Chambre est d'avis que le projet de loi qui lui est présenté change les relations du Canada avec l'empire et devrait en conséquence, au préalable, être soumis au peuple canadien pour en obtenir immédiatement son opinion par voie de plébiscite.

L'adoption d'une loi autorisant la dépense de deniers dans notre pays "change les relations du Canada avec l'empire". Le fait de remonter à soixante-dix années en arrière et de verser une contribution les change dix fois plus. Je puis dire que, quant à moi, voici ce que j'aimerais, bien que cela ne soit pas conforme aux opinions des partisans d'un plébiscite: je voudrais que le ministère dépose son bill relatif au remaniement de la carte électorale, nous permette de l'adopter, et que nous nous présentions devant le peuple. Cela nous sortirait d'un embarras grave, mais qu'on nous donne d'abord le projet de loi et s'il est tant soit peu juste, nous en favoriserons l'adoption. Puis, présentons-nous devant le peuple et que celui-ci décide ce que sera le programme naval.

M. GRAHAM (Renfrew-sud).

Je vous ferai observer que ceux qui entretenaient l'opinion formulée dans l'amendement ci-dessus voient un bon précédent à invoquer, car quelques-uns de leurs chefs étaient du même avis. Il ne faut pas trop exiger du fruit de la vigne qu'on a plantée soi-même. Il y avait aussi un amendement de M. Monk. Je crois que le représentant de Toronto-nord était absent lorsque les voix ont été comptées; et le mot "prompt" incorporé dans le projet de résolution à la demande du premier ministre actuel ne voulait pas dire une aussi grande rapidité que l'allure de mon honorable ami lorsqu'il a quitté la Chambre. Voici l'amendement de M. Monk:

La Chambre regrette que le discours du Trône ne donne aucune indication de l'intention du Gouvernement de consulter le peuple au sujet de la politique navale et de la question générale de la contribution du Canada à la défense de l'empire.

Voyons ce qu'est cette motion. Je suppose que quelques-uns de ces nationalistes conspués ont appuyé cette proposition et que les occupants des premiers sièges n'en ont rien fait.

Mon honorable ami de Toronto-nord n'a pas voté, et je crois que très peu de députés de Toronto ont voté pour cet amendement, mais j'ai feuilleté le hansard pour découvrir les raies principales autour de ce moyeu de résolution. L'amendement a été rejeté; j'hésite presque à lire ceci. Je crains que les nouveaux députés aient peine à croire que ce soit inscrit dans le hansard, mais si on ouvre les débats à la page 133, 22 novembre 1910, on l'y trouvera en toutes lettres. Mais quels sont ceux qui ont voté pour cet amendement Borden?

M. LEMIEUX: Quel Borden?

M. GRAHAM: Pas sir Frédérick; Monk, Blondin, Burrell, Crothers, Doherty, Nantel, Perley, Reid et Roche, tous membres du Gouvernement.

M. LEMIEUX: Affreux.

M. GRAHAM: Je crois que mon honorable ami le premier ministre a justement choisi ceux qui ont voté de cette façon, et qu'il ne voulait pas avoir dans son cabinet d'autres que ceux qui ont voté en faveur de cet amendement. Je pourrais ajouter que l'orateur actuel a voté aussi en faveur de l'amendement. Or, je demanderai, si vous ne pouvez pas adopter une politique permanente, ainsi que vous l'avouez, sans vous présenter devant le peuple, comment allez-vous annuler votre vote en allant devant le pays sur une question de contribution aux armements impériaux? Voilà ce que vous faites; vous donnez une contribution sans aller devant le pays, bien qu'au mois de novembre 1910, presque chaque membre du Gouvernement actuel qui siégeait dans cette

Chambre a déclaré qu'en principe il ne contribuerait pas aux armements de l'empire britannique avant d'avoir consulté le peuple canadien.

M. COCHRANE: Et nous l'avons consulté.

M. GRAHAM: Je nie cela absolument. Pas une seule circonscription électorale du Canada n'a été consultée sur cette politique. J'ai pensé que l'on pourrait peut-être me contredire lorsque j'ai dit cela, mais mon honorable ami le ministre de la Marine a dit lui-même, je crois, qu'il ne l'appellerait pas une politique, et je crois qu'il a dit juste.

C'est un expédient; c'est un subterfuge à l'aide duquel on veut sortir d'une difficulté, non pas internationale mais interpolitique, d'un côté. Elle n'est pas internationale, mais est inter-nationaliste.

On a parlé des noms que l'on devrait donner à ces navires de guerre. On a proposé plusieurs noms historiques. La Chambre me pardonnera-t-elle si je propose quelques noms qui, je crois, seront très suggestifs de la politique adoptée. Les honorables ministres voudraient-ils y songer un instant? Je proposerai donc, vu qu'ils ont abandonné une politique adoptée par eux-mêmes et unanimement approuvée par cette Chambre en 1909, et qu'ils ont traîné cette grande question impériale dans la politique de bas-étage—car ils ont dit dans une province des choses qui sont loin d'être édifiantes concernant cette marine—vu aussi qu'ils sont responsables du changement d'attitude de la part du gouvernement, je proposerais dis-je, que ces navires soient appelés respectivement le "Monk", le "Nantel" et le "Pelletier". Il n'est pas étonnant que ces navires ne doivent pas avoir d'équipage, leur gouvernement ayant perdu le sien, du moins le plus important des trois noms que j'ai nommés, car celui qui porte ce nom a adhéré à la politique qu'il avait formulée lui-même, et lorsqu'on lui a demandé de sacrifier ses principes il a refusé. Il est resté dans la même position qu'étaient ceux qui ont voté pour l'amendement demandant que le peuple soit consulté avant de contribuer de quelque façon aux armements anglais. On en fera peut-être le bouc émissaire, mais il ne le mérite pas. D'autres que lui devraient porter le fardeau, puisqu'ils touchent le salaire. Ne condamnez pas trop sévèrement celui qui a persisté dans son opinion; s'il y a quelqu'un à condamner ce sont ceux qui ont renié leurs principes.

Monsieur l'Orateur, cette question en est une de très grande importance pour ce pays. J'ai confiance dans la politique tracée par le chef de l'opposition, qui est un développement de la politique de 1909, approuvée unanimement par ce Parlement, comme étant celle non seulement la plus conforme à la dignité canadienne, mais aussi à l'unité impériale. Permettez-moi de résumer. Je suis opposé à la résolution pour plusieurs raisons, y compris les suivantes:

1. Elle fait de nous une nation de remplaçants, qui veulent que d'autres prennent leur place au premier rang pour la défense de l'empire.

2. Elle ignore la véritable épreuve du dévouement, le sacrifice de soi-même, s'il est nécessaire, comme de notre argent, pour la défense de la cause commune.

3. Elle répudie la politique des soixante-dix années passées, et elle est un pas rétrograde dans nos relations constitutionnelles avec la mère-patrie.

4. Elle n'est qu'un expédient humiliant pour l'empire et le Canada, et n'offre pas une politique d'avantage permanent pour les deux.

5. Elle n'est en aucune façon une solution du problème de la défense navale; mais simplement un moyen temporaire sans résultat permanent pour la mère-patrie ou le Canada.

Je suis en faveur de la politique tracée dans l'amendement:

1. Parce que c'est une politique réelle et permanente répondant immédiatement aux besoins de l'empire et digne du Canada.

2. Elle établira et développera une grande industrie de construction de navires au Canada, qui donnera de l'emploi à un grand nombre de personnes.

3. Elle tendra à renforcir les liens qui nous attachent à la mère-patrie et donnera plus d'intensité, si c'est possible, au sentiment de loyalisme et de patriotisme qui existe aujourd'hui au Canada, comme elle permettra à la jeune génération de prouver son dévouement au roi et au pays en allant si le devoir les appelle, combattre sur la mer aussi bien que sur terre.

L'hon. L. P. PELLETIER (ministre des portes): Monsieur l'Orateur, il ne m'appartient pas de dire si le discours que nous venons d'entendre est bien celui d'un patriote, d'un grand politique; ce sera au pays à juger si ce discours est celui auquel il devait s'attendre dans une occasion comme celle-ci. Je ne me plains pas des mots d'esprit non plus que des sarcasmes de l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham). Tout cela est fort bien. Mais, vu l'importance de l'obligation que nous avons à remplir, nous, du Canada, je lui demanderais si c'est là la sorte de discours avec laquelle une proposition de l'importance de celle-ci mérite d'être accueillie.

Nous avons aujourd'hui, monsieur l'Orateur, entendu énoncer clairement l'attitude des membres de la gauche sur cette question. Il semble que ç'a été quelque peu difficile de les y amener, et qu'il ait fallu trois ou quatre conciliabules—était-ce plutôt cinq?—pour mettre au jour cette politique. Et aujourd'hui on nous dit à peu près que

nous devrions courber la tête de honte, que nous devrions être accusés d'avoir insulté le peuple du Canada, parce que nous offrons 35 millions à la mère patrie. Et ces paroles ont été prononcées par le premier lieutenant du grand parti qui siège de l'autre côté de la Chambre. A tout événement, la connaissance de leur politique nous est acquise. On nous demande: Est-ce là tout ce que vous allez faire? On nous dit: Est-ce là toute votre politique? Et le cœur leur saigne parce que les Canadiens ne verseront point leur sang, parce que le Canada ne donnera pas une somme plus forte au grand empire britannique. Lorsque l'honorable député de Renfrew-sud vient nous dire que, dans la pensée du Gouvernement, les Canadiens sont indignes de cet énorme sacrifice, il peut se figurer qu'il dit vrai, mais il fausse les aspirations et du Gouvernement et du pays en général. Il s'est toujours trouvé au Canada des hommes qui ont tenu à faire leur devoir, mais on a connu des gouvernements qui, un jour, ont dit aux Canadiens qu'il ne leur permettraient pas de remplir leurs obligations, et qui, le lendemain, se sont vus obligés à revenir sur leurs propos, par crainte d'être renversés du pouvoir. Sans doute que le refus de ces messieurs de voter de l'argent à la Grande-Bretagne, leur désir de voir plutôt le sang se répandre et de voir voter des fonds plus considérables pour garnir les vaisseaux de marins, sont la suite de la politique adoptée par eux il y a deux ans.

Tous les Canadiens seront unanimes demain à dire que cette résolution de l'opposition que nous avons en ce moment devant nous est un splendide morceau d'architecture. Et pourquoi? Parce que le grand Canadien-français sera en mesure de poursuivre sa marche par toute la province de Québec sur la question d'argent. L'honorable député de Richmond-et-Wolfe a l'air tout réjoui. Il pense évidemment que j'ai touché la note juste. Ces messieurs de la gauche, grand créateurs de nations, font de la politique avec cette affaire. Le chef de l'opposition a commencé son discours cet après-midi en disant qu'il avait reçu certain mémoire où on le prie de sortir cette question de la politique, et il nous a déclaré que ce pouvait être là une noble idée. Il ajoute cependant qu'il n'en fera rien, parce que ses adversaires ne l'ont pas fait eux-mêmes lors des dernières élections; voulant dire, je présume, que s'ils n'ont pas fait leur devoir, lui non plus ne fera pas le sien. Quoique disent cependant les membres de la gauche touchant cette affaire, la politique énoncée dans la résolution du Gouvernement dont la Chambre est présentement saisie est bien celle que désire la mère patrie.

L'honorable député de Renfrew-sud disait il y a quelques instants: "Voilà qui ne fera guère plaisir à l'Angleterre", et, de son côté, le très honorable chef de l'opposition disait: "Ce n'est pas là ce que veut l'Angleterre". Or, le Gouvernement sait que cette politique est agréable à l'Angleterre, et nous faisons la chose pour plaire à la mère patrie. A ceux qui désirent que nos gens aillent se battre pour leur pays, je dirai que les circonstances ne donnent pas lieu à l'explosion de ces nobles sentiments.

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien!

M. PELLETIER: Oui, et je le répète. Mais la guerre qui se poursuit est une de celles qui, à cause des armements excessifs auxquels on se livre dans d'autres pays, tendent à enlever à la mère patrie cette suprématie maritime dont elle a joui si longtemps. Cette suprématie est la vie même de l'empire, comme elle est celle du Canada; et l'obligation qui s'impose aux colonies autonomes est de voir, comme de bonnes filles de l'empire, à ce que le nombre de navires qui composent sa flotte répondent à tous les besoins, que ces navires soient en nombre tel que la suprématie maritime de la Grande-Bretagne ne puisse être affaiblie.

Lorsque le très honorable chef du gouvernement actuel disait en Angleterre qu'à son avis il ne devrait y avoir qu'une seule marine de guerre pour l'empire britannique, il avait, pour faire cette déclaration, les motifs les plus pressants, et je rappellerai à la mémoire de l'honorable député de Renfrew-sud ce fait que des flottes distinctes peuvent, dans des mers éloignées, ne pas se trouver sur les lieux, juste au bon moment pour prendre part à quelqu'une de ces grandes effusions de sang que l'honorable député semble si désireux de voir se produire. Qu'il se souvienne de cette guerre entre la Russie et le Japon, guerre pendant laquelle ce dernier a détruit en vingt minutes une flotte des Russes.

Ce que veut la mère patrie, ce sont des bâtiments de combat dans les eaux de la mer du Nord et cela pour des raisons que le premier ministre et le ministre de la Marine ont parfaitement élucidées. Nonobstant l'hilarité provoquée par les spirituelles remarques du député de Renfrew-sud, j'ose dire que lorsque la résolution présentée à cette Chambre fut connue du public, elle créa un certain effet, certaine impression non seulement parmi nos populations, mais encore au sein de la mère patrie; et demain, les journaux anglais apprendront à leurs lecteurs que cette résolution qui a fait tressaillir de joie les cœurs de tous les vrais fils d'Albion, adhérents des deux partis politiques, est devenue le jouet d'un parti politique au Canada. Les honorables députés comprennent-ils bien qu'ils sont relegués dans les froides ombres de l'opposition et qu'ils vont s'y éterniser?

Mais il s'agit ici d'une manœuvre politique. On a saisi la Chambre de cet amendement parce que nos amis de la gauche espèrent revenir encore une fois sur ces banquettes ministérielles d'où le peuple les a chassés. Sans être prophète, qu'ils me permettent de leur dire que le pays ne leur accordera guère d'honneur et de mérite, pour l'attitude qu'ils ont prise. D'ailleurs, il ne faut pas s'en étonner. Toutes les grandes mesures présentées ici par le parti conservateur ont été en butte aux attaques des députés de la gauche. Sauf quelques-uns des esprits dirigeants du parti, ces messieurs furent hostiles au projet de la Confédération, ils conbattirent la construction du réseau du Pacifique-Canadien; ils s'opposèrent à l'acquisition des territoires du Nord-Ouest. Loin de se montrer hommes à larges vues, ils ont fait preuve d'étroitesse d'esprit. Que l'honorable député (M. Graham) donne aux vaisseaux de combat les noms qu'il lui plaira. Pour mon propre compte, je préfèrerais que le Canada ne possédât pas un seul bâtiment plutôt que d'en avoir d'impropres au combat, je préfèrerais que les Canadiens demeurassent sur le rivage plutôt que de les mettre à bord de galiotes qui vont échouer sur les rochers de Yarmouth. Si c'est là la puissante flotte dont l'honorable député est si orgueilleux, grand bien lui fasse; mais quant au Gouvernement, il ne veut rien de semblable.

M. MACDONALD: Il n'en aura point.

M. PELLETIER: Je regrette vraiment que nos honorables amis soient désolés à ce point. Ils sont blessés au vif, ils exhalent leur amertume et n'ont pas encore réussi à digérer leur déception de l'an dernier. Que nous reste-t-il à faire, monsieur l'Orateur, pour qu'ils oublient le passé et ne se laissent pas à ce point dominer par leur mauvaise humeur qu'ils négligent de remplir le devoir imposé par les circonstances? Je leur prédis qu'à l'avenir, ils regretteront amèrement leur attitude actuelle.

Je ne veux pas prolonger la discussion; seulement, avant le renvoi du débat, il est de la plus haute importance que le pays ne conserve pas la fausse impression peut-être créée, cet après-midi, et ce soir, au sujet de l'attitude adoptée ici en 1909. On nous a dit que la motion à l'étude qui décrète notre participation financière est une violation de la motion adoptée d'une seule voix en 1909. C'est ce qu'a expressément déclaré le chef de l'opposition. Que la Chambre me permette de lui exposer les faits. La Chambre fut saisie d'une motion présentée par le ministre du Commerce. Le chef de l'opposition, qui était alors premier ministre, trouva défectueux le texte de cette résolution, et sans y trouver forte matière à blâme, il rédigea un autre texte qu'il soumit à cette Chambre et qui, si on l'eût adopté dans la teneur primitive qu'il lui avait donnée, aurait pu justifier son affirmation de cet après-midi. Or, on ne l'adopta pas textuellement; j'y reviendrai tantôt. Voici le texte de la résolution rédigée par le chef de l'opposition, et je l'emprunte en partie au "hansard":

Cette Chambre réaffirme l'opinion, souvent exprimée par les représentants du Canada que, vu les relations d'ordre constitutionnel existant entre la mère patrie et les dominions autonomes, le paiement d'une contribution fixe...

Qu'on note bien ce qui suit:

...le paiement de toute contribution fixe au trésor impérial pour fins navales et militaires ne constituerait pas, en ce qui concerne le Canada, une solution satisfaisante de la question de défense.

Une VOIX: Très bien.

M. PELLETIER: Que l'honorable député interrupteur attende un instant. Cette Chambre ne voulut pas voter ce texte. On substitua à ce paragraphe le texte que voici:

Cette Chambre est d'avis que vu les relations d'ordre constitutionel existant entre la mère patrie et les dominions autonomes, le paiement de contributions régulières et périodiques au trésor impérial pour fins navales et militaires...

Et le reste. Mon honorable ami voudrait faire croire au pays que l'on s'opposait au paiement d'une contribution. Personne n'a voté pour cette motion dans sa forme primitive parce que le très honorable chef de l'opposition a adopté la rédaction que je viens de lire et qui déclare que la Chambre ne voudrait pas suivre une politique accordant des contributions régulières et périodiques. Une comparaison entre les deux textes montre que c'était l'intention de la Chambre que si à un moment quelconque le gouvernement était d'avis qu'une contribution était nécessaire elle pourrait être accordée. Quiconque sait lire comprendra cela, un enfant d'école le comprendrait. Nous agissons donc maintenant conformément à cette résolution. Voici un autre paragraphe, le dernier, qui est ainsi conçu:

La Chambre est fermement convaincue que chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices nécessaires pour prêter aux autorités impériales son concours le plus loyal et le plus cordial en toute mesure tendant au maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

C'est ce qui a été adopté par la Chambre des communes et nous nous conformons absolument au texte de cette résolution en proposant la mesure qui est soumise à la Chambre.

Après ce que je viens de dire et comme il est tard, je proposerai l'ajournement du débat.

(La motion est adoptée et la Chambre s'ajourne à onze heures et cinq minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 13 décembre 1912.

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

DEPOT D'UN RAPPORT.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux) dépose le rapport du ministère des Chemins de fer et des Canaux pour l'exercice terminé le 31 mars 1912.

1re LECTURE

D'un projet de loi (bill n° 35), déposé par M. Hazen, ayant pour objet de modifier la loi sur la protection des douanes et des pêcheries.

CERTIFICATS DE TERRE AUX VOLONTAIRES DU SUD-AFRICAIN.

M. OLIVER: Monsieur l'Orateur, avant qu'on passe à l'ordre du jour, je demanderai à l'honorable ministre de l'Intérieur si le Gouvernement a l'intention d'accorder une nouvelle prolongation de validité des certificats de terre octroyés aux volontaires du Sud-Africain.

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur): Le statut adopté l'année dernière prolongeait la validité de ces certificats, mais seulement quand il s'agissait des détenteurs primitifs. Cette prolongation devant s'étendre jusqu'au 31 décembre de cette année. Il était aussi question d'accorder $500 à toute personne qui désire remettre ce certificat au Gouvernement. On n'a pas inscrit de crédit en vue de payer ces $500, mais cela deviendra nécessaire au cours de la présente session. Nous avons reçu un grand nombre de requêtes nous demandant de prolonger d'une année encore le temps où l'on pourrait appliquer les dispositions du statut adopté à la dernière session. Je n'ai pas encore pris de décision finale à ce propos. Je n'ai pas, jusqu'à présent, laissé entendre que le ministère se rendrait à ces demandes.

M. OLIVER: Il est fort à désirer que le ministère en arrive à une décision le plus tôt possible, parce qu'il peut arriver que certains des détenteurs de ces certificats trouvent qu'il est difficile pour eux de choisir un terrain qui leur convienne; s'ils apprennent qu'on prolongera la durée de la validité de ces certificats, ils profiteront de cet avantage pour demander leur terrain. Je demande que le ministère de l'Intérieur en arrive à une décision, et cela le plus tôt possible.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE PROJET D'AUGMENTER LES FORCES NAVALES ACTIVES DE L'EMPIRE.

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion du très honorable M. Borden tendant à la 2e lecture du projet de résolution, adopté en comité général, ayant pour objet d'augmenter les forces navales actives de l'empire, et sur l'amendement déposé par le très honorable sir Wilfrid Laurier.

L'hon. L. P. PELLETIER (directeur général des Postes): Monsieur l'Orateur, un grand effort a été tenté, et par le très honorable chef de la gauche, et par son ami et voisin, l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) pour donner à la politique énoncée dans la contre-proposition une portée sinon mondiale, du moins impériale. Ramenée aux justes proportion qu'elle comporte, à quoi se résume cette contre-proposition? Qu'y trouve-t-on si on la débarrasse de toute la rhétorique tapageuse dont on s'est servi pour la soumettre à la Chambre? Monsieur l'Orateur, tout cela ne représente rien au point de vue pratique en cette circonstance. Le résultat, si l'on prenait cette attitude aujourd'hui, serait de nuire dans une certaine mesure aux règlements de la marine de guerre de la Grande-Bretagne. Les honorables membres de la gauche expriment, en paroles seulement, un grand désir de se trouver aux premières lignes de défense, celles qui sont le plus menacées, mais ils se sont arrangés de façon à ce que les navires qui les porteront soient à une grande distance du lieu du combat. Les flottes ennemies n'essaieront pas leurs forces respectives dans les eaux canadiennes. Personne ne croit à cette éventualité, et n'y songe. Si l'heure de l'engagement suprême vient à sonner—et nous espérons tous que ce moment sera retardé le plus possible—la bataille s'engagera dans la mer du Nord, ou dans les eaux qui baignent les côtes de l'Angleterre et de l'Allemagne; à ce moment solennel nous compterons sur le secours que nous apporteront les escadres que veut construire le très honorable chef de la gauche et qui se trouveront dans l'Atlantique et dans le Pacifique où elles continueront tout probablement à se tenir jusqu'à l'issue finale du conflit. Ce sont là—je parle des honorables membres de l'opposition—les guerriers valeureux que nous avons devant nous au-

jourd'hui. Ils nous font connaître leur désir de manœuvrer des navires de guerre. Ce sont eux qui ont choisi les équipages du "Niobé" et du "Rainbow", et le moins qu'on pourrait dire de l'essai qu'ils ont tenté alors, c'est que les membres de ces équipages ne connaissent certainement pas leur métier. Sans tenir compte de leur insuccès sous ce rapport, ils ambitionnent de diriger d'autres navires. Savent-ils qu'ils ne pourront trouver au Canada d'hommes qui consentent à former les équipages du "Niobé" et du "Rainbow"? Ignorent-ils que nous devons nous adresser à la Grande-Bretagne pour obtenir les services des hommes dont nous avons besoin pour manœuvrer ces navires de guerre? Connaissent-ils le chiffre des gages qu'on paie à bord de ces navires et quels sont ceux accordés aux équipages des navires de guerre britanniques? C'est bon à savoir à cette heure où d'aussi grands hommes lancent un aussi vaste projet. Je vais le leur apprendre.

Au Canada, le matelot de 3e classe touche 50 cents par jour; il en a 28 en Angleterre. Les matelots de 2e classe reçoivent 70 cents par jour au Canada ils en touchent 40 en Angleterre; en notre pays, les gages des sous-officiers de marine sont de $1 par jour; ils sont de 66 cents en Angleterre. Au Canada, les chauffeurs reçoivent entre 90 et $1 par jour; en Angleterre, leurs gages sont de 40 à 50 cents.

Qu'on me permette maintenant de faire voir dans quelle proportion les gages que l'on a projeté de payer aux équipages de la marine canadienne excèdent ceux qui se paient en Angleterre; la Chambre aura bientôt fait de saisir l'importance de ce point. Commençons par les officiers.

Pour les capitaines de vaisseau, cette proportion est de 20 p. 100; elle est de 20 p. 100 pour les capitaines de frégate, de 50 p. 100 pour les lieutenants de vaisseau, de 120 p. 100 pour les aspirants, de 18 p. 100 pour les mécaniciens en chef, de 25 p. 100 pour les mécaniciens principaux de 1re classe, de 80 p. 100 pour les mécaniciens principaux de 2e classe, de 75 p. 100 pour les aides-commissaires, et de 75 p. 100 pour les maîtres entretenus. Cette longue liste d'officiers intéressera peut-être nos amis de la gauche qui, en cette importante matière de la marine, ne savent plus où ils en sont. Passons maintenant au reste du personnel.

Pour les matelots, la proportion est de 90 p. 100; elle est de 60 p. 100 pour les chauffeurs brevetés, de 70 p. 100 pour les maîtres chauffeurs, de 75 p. 100 pour les chauffeurs, de 40 p. 100 pour les ingénieurs-machinistes principaux, de 33 p. 100 pour les machinistes, de 50 p. 100 pour les ouvriers, de 100 p. 100 pour le personnel d'hôpital, de 60 p. 100 pour les fourriers, de 80 p. 100 pour les cuisiniers, de 50 p. 100 pour le personnel de la police, et de 120 p. 100 pour les maîtres coqs et les maîtres d'hôtel du carré.

Si leur programme était adopté aujourd'hui—ce qui est impossible— les membres de la gauche voudraient-ils que la rémunération des officiers et matelots fût inférieure à celle que je viens d'indiquer et qui excède déjà dans une proportion si grande les traitements accordés en Angleterre? Je ne le crois pas. Cette rémunération ne porterait-elle pas les matelots à déserter la marine anglaise pour venir s'engager au Canada? Rien de plus évident. Ne serait-ce pas imposer à l'Angleterre l'obligation de relever dans une proportion énorme le traitement de ses marins et de grever son budget en conséquence? Est-ce vraiment un moyen de venir en aide à la mère patrie? Je pose la question loyalement et crois avoir droit à ce qu'il soit répondu de même.

Je ne me trompe pas en disant que nous ne sommes exposés en Canada à aucune guerre à l'heure actuelle, et je me plais à espérer que nous n'aurons rien à redouter de ce côté-là pendant encore bien des années à venir.

M. PUGSLEY: Et il ne sera pas établi de marine canadienne?

M. PELLETIER: Nous allons célébrer avec nos voisins du sud le centenaire de la paix, et il n'est pas un seul membre de la Chambre qui n'espère et ne soit persuadé que cette célébration marquera l'ouverture d'une nouvelle ère de paix entre la grande république et le Canada.

Grâce à la Grande-Bretagne, nous sommes liés avec le Japon par un traité de paix qui n'expirera pas avant huit ou neuf ans. Ce traité, récemment renouvelé, renferme une clause nouvelle stipulant que, advenant une convention générale d'arbitrage entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, le traité continuera de rester en vigueur.

Alors, à quoi bon faire ce qui ne presse pas et négliger ce qui est urgent? Les données que je citais tantôt font voir que ces puissantes escadres dont parle le très honorable chef de l'opposition n'offrent rien de pratique, rien de faisable. Il est impossible de les garnir d'équipages canadiens à moins d'établir la conscription ou de doubler ou de tripler la solde.

M. TURRIFF: Vous l'avez bien fait pour la gendarmerie à cheval.

M. PELLETIER: Telle serait la conséquence directe de ce que le chef de l'opposition appelle sa politique. Je considère que la gauche n'a pas le droit de taxer les Canadiens de poltronnerie, car on ne saurait dire d'eux que ce sont des lâches. Et que voit-on en ce pays? Il nous arrive de tous les pays d'Europe des ouvriers qui viennent chercher de l'emploi dans nos grandes entreprises nationales—et le Canada n'a pas assez d'ouvriers pour ces travaux. Il nous en vient de l'Italie, de la

Bulgarie, de partout. Dès qu'il apprirent que leur pays était en guerre, les Bulgares qui étaient venus au Canada pour y gagner leur vie laissèrent tout de côté pour voler au secours de la patrie en danger et l'aider à remporter la victoire éclatante qui vient de la couvrir de gloire.

Une VOIX: Ils y sont allés eux-mêmes et ne se sont pas bornés à envoyer leur argent.

M. PELLETIER: Mais l'argent qu'ils avaient gagné au Canada, ils l'ont emporté avec eux pour aider leur pays, et avant de reprendre ma place, je ferai voir à la Chambre que c'est là ce que le Canada a déjà fait lui-même et de façon glorieuse.

Chacun sait—on s'en plaint tous les jours—que les fils de nos cultivateurs se dirigent vers les villes. Le travail abonde et le chiffre des gages est singulièrement élevé. Une personne bien renseignée me disait ce matin que les débardeurs de Montréal gagnent jusqu'à $40 et $42 par semaine; or, pour devenir débardeur, il suffit d'un peu d'expérience. S'attend-on, peut-on s'attendre à ce que ce vaste programme prématuré, formulé sans examen et sans études préalables, soit susceptible d'être réalisé sans aboutir au résultat que j'ai signalé? Le très honorable chef de l'opposition désire-t-il le relèvement des traitements ou est-il en faveur de la conscription? Qu'il sorte donc de ses retranchements. L'honorable député de Rouville (M. Lemieux)—ah! il n'est pas ici. Le représentant de Beauce (M. Béland) voterait-il la conscription?

M. BELAND: Non; l'approuvez-vous vous-même?

M. PELLETIER: Où trouverez-vous donc vos marins?

M. BELAND: Au Canada.

M. PELLETIER: Je dois dire à mon honorable ami de Beauce (M. Béland), qui fut ministre de la Marine et des Pêcheries l'espace de quelques jours, que sans le relèvement des traitements ou sans la conscription, il serait incapable de recruter au Canada assez de marins pour le quart de tribord. Nos adversaires se déclarent opposés à la conscription, mais leurs théories manquent de cohésion et leur programme ne tient pas debout.

J'ai par devers moi un document qui pourrait peut-être leur rendre service. On m'a transmis un petit projet de loi qui n'a guère vu le jour, et où je relève ce qui suit:

4e Session, 9e législature, Edouard VII, 1904.

Loi constituant la milice navale.

Ce projet porte le nom de M. Préfontaine, alors titulaire du portefeuille de la Marine et des Pêcheries dans le cabinet de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier). Je vois qu'il y est question de conscription, d'enrôlement, et que quiconque se soustrait à la conscription ou à l'enrôlement est passible de six mois d'emprisonnement. Mon très honorable ami reconnaîtra sans doute cet enfant-là.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne le connais pas.

M. PELLETIER: Le très honorable député est bien cruel de traiter ainsi son rejeton. Le projet de loi ne fut jamais déposé à la Chambre—s'il l'avait été, il ne serait pas ainsi renié par ses propres auteurs—je me suis même laissé dire qu'ordre avait été donné de briser les clichés après l'impression de ce bill à l'Imprimerie nationale. Mais le germe, l'idée est là. Je n'ai pas fait imprimer de nouveaux exemplaires du projet de loi. On peut voir que le temps a jauni le papier. On l'a conservé, on l'a gardé intact et le voici. J'ai pensé qu'il pourrait être de quelque utilité à nos honorables amis de la gauche au moment de lancer leur vaste programme embrassant la puissante marine de guerre dont ils nous parlaient hier après-midi.

M. MACDONALD: Est-ce le ministre de la Milice qui vous a fourni cela?

M. PELLETIER: Je prie mon honorable ami de prendre patience. On a parlé hier de certains membres de la Chambre qui se rebiffent sous l'attaque. C'est aujourd'hui le tour de nos adversaires: qu'ils endurent leur mal comme des hommes. Ils ont commencé en petit—ce projet-là n'est qu'un commencement.

J'ai pensé que j'intéresserais la Chambre en lui donnant le relevé de ce qu'ont coûté au pays le "Niobé" et le "Rainbow", ces deux reliques magnifiques que nous ont léguées les hommes d'Etat de la gauche:

Coût du "Niobé".

Prix d'achat..	$1,046,333 33
Ouvrage et matériel se rattachant aux réparations..	75,107 74
Appareils de chauffage..	8,181 83
Appareils radiotélégraphiques... ..	5,207 33
Coût total jusqu'au 31 août 1911.	$1,134,830 23

Je me bornerai à donner le coût total du "Rainbow", qui n'est qu'un bien petit navire. Il nous revient à $263,049.98. Voyons maintenant quelle dépense ces navires entraînent chaque année.

Coût annuel du "Niobé".

Frais de service et d'entretien..	$373,183 63	
Dépense spéciale d'échouement..	145.705 20	
		$518,888 83

Coût annuel du " Rainbow ".

Frais de service et d'entretien..	$163,472 01	
Dépense spéciale d'armement..	102,118 18	
		$265,590 19
Total pour le " Niobé " et le " Rainbow "..		$784,479 02

Nous voilà donc en face d'une dépense de plus de trois quarts d'un million de dollars par année. Le " Globe " qui est, suivant moi, le principal organe de l'opposition, publiait tout récemment un article où il était dit:

Le projet Borden remplace à très bon marché le programme du cabinet Laurier, qui embrassait l'établissement d'une marine de guerre devant être construite et maintenue aux frais du Canada. Il ressort clairement du débat auquel la loi du service de la marine donna lieu à la Chambre des communes en 1910 que pour maintenir six croiseurs, six contre-torpilleurs, une école navale pour l'entraînement des officiers, des casernes et des installations pour le recrutement des marins, et des stations à Halifax et à Esquimalt, il eût à faire chaque année une dépense de $3,680,000. En ajoutant à cela la dépréciation des navires qui, selon les estimations, devaient coûter $11,730,000, et l'intérêt de cette somme, le Canada eût été tenu de s'imposer une dépense annuelle de $4,253,000. Cette dépense, le gouvernement Laurier était prêt à y faire face afin que l'on pût commencer la construction d'une flotte canadienne destinée à protéger notre territoire; elle représente deux fois et demie l'intérêt de la contribution Borden.

Ces chiffres sont très intéressants, si l'on tient compte du fait que les frais d'entretien, au cas où le tarif des salaires serait relevé, ne seront pas de $4,200,000, mais au moins de huit à neuf millions de dollars annuellement. On doit aussi se rappeler que le programme naval des deux dernières années aurait pour résultat la création d'une flotte impuissante, faible et ne répondant pas à l'objet de sa construction. Un tel programme est sans utilité pour le Canada et sans utilité pour l'empire. Non seulement notre projet sera plus efficace, mais il coûtera beaucoup moins cher à la population canadienne. A quoi se résume le programme formulé par la gauche. Il consiste en phrases pompeuses, en mots vides de sens, en une politique de pacotille. Nous n'avons pas de chantiers de construction navale, pas d'officiers exercés; nous ne possédons pas l'équipement nécessaire; cependant la gauche voudrait que nous ayons immédiatement ces gros vaisseaux ici même. Elle voudrait que le coupon parlât et marchât avant de voir le jour! Nous avons entendu une multitude de paroles, une infinité de déclarations, mais ce que le Canada exige aujourd'hui, ce sont des actes.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. PELLETIER: Les députés de la gauche tapent sur leurs pupitres, oubliant peut-être que leur chef et d'autres ont parlé à satiété hier, mais qu'ils ont parlé inutilement. Hier soir, on a fait des remarques au sujet des premiers rangs de la droite. Apparemment, ceux qui les occupent ne plaisent pas au représentant de Renfrew-sud (M. Graham).

Cette question a fourni à l'honorable chef de l'opposition la plus belle occasion de sa vie de prouver qu'il était un homme supérieur, au-dessus des considérations de parti. Il est au premier rang, mais il ne s'est pas révélé à la hauteur des circonstances. Le représentant de Renfrew-sud—que le député de Rouville (M. Lemieux) désignait à Arnprior comme le successeur probable du chef de l'opposition—ne s'offensera pas, je l'espère, si je lui dis qu'il a traité cet important sujet avec légèreté, et même avec étourderie.

Mais il y en a un autre qui se trouve au premier rang, le grand chef venu de l'Ouest, celui qui cette année est censé être la quintessence des espérances qu'inspire encore l'avenir de son parti. Il est au premier rang, mais il se tient coi dans certaines circonstances. Je ne l'envie pas et je n'aurais pas voulu être dans sa peau à certains moments que je me rappelle.

On nous a dit d'un ton frisant le sarcasme, je dirai même l'impertinence que ces trois vaisseaux porteraient certains noms. Lors du choix, nous les appellerons peut-être Canada-Occidental, Canada-Central et Canada-Oriental. Nous pourrons les nommer Lafontaine, Baldwin, Macdonald ou Cartier. Ou bien, pour rappeler à la gauche que des libéraux se sont autrefois élevés au-dessus des exigences des partis en présence de graves problèmes, nous pourrons appeler l'un d'eux le George-Brown. Certes, aucun d'eux ne portera le nom de " Minnie M."; nous ne les appellerons pas non plus Laurier et Torres-Vedras, Oliver et Réciprocité.

Le programme de l'opposition n'en est pas un, les membres de la gauche le savent. Ils n'ignorent pas que ce projet doit être attentivement examiné, pesé et coordonné avant qu'il soit soumis au pays. Mais ils ont un objet en vue. Comme je le disais hier soir, les conciliabules se sont succédé et on nous apprend, de plus—naturellement, le messager ailé qui nous a apporté cette nouvelle a pu fausser la vérité—mais on nous apprend qu'en dehors des membres de cette Chambre il y a de pauvres déshérités qui n'ont pas accès ici et qui voudraient avoir l'occasion de tenter fortune de nouveau, qu'il y a des gens tombés dans le discrédit à cause de leur attitude envers la réciprocité qui cherchent à tirer des ficelles afin d'amener une élection générale, si faire se peut, dans l'espoir de rentrer dans cette enceinte. Ce sont là des faits dont nous sommes témoins, et le public aussi, et c'est là le rôle qu'on joue—refuser une aide unanime à notre empire et à notre patrie et tirer des ficelles

afin d'obtenir de sordides avantages politiques. Voilà à quoi se résume le programme de nos adversaires, et le pays s'en apercevra, il s'en est déjà aperçu.

Le représentant de Renfrew-sud a longuement glosé sur Downing-Street et sur le pacte de famille. Vraiment, monsieur l'Orateur, je crois que mon honorable ami devient nationaliste.

M. GRAHAM: Il vous fallait un remplaçant.

Quelques VOIX: Bravo! Bravo!

M. PELLETIER: Je savais que l'honorable député était à l'affût de nos positions.

M. GRAHAM: Pas de celle-là.

M. PELLETIER: Toutes ces histoires au sujet de Downing-Street et du pacte de famille sont choses du passé dont on ne parle plus. Elle tendent à créer dans une partie du pays des préjugés contre l'amirauté britannique et la Grande-Bretagne. Il n'y a pas à le nier, ces paroles ont été proférées à dessein et l'objet du représentant de Renfrew, en les proférant, est clair comme le jour. Je puis lui dire que ce pays est assez vieux et assez renseigné pour refuser de se laisser entraîner par ces appels qu'on n'entend plus et qui devraient rester ensevelis dans l'oubli.

Nous demandons, nous dit-on, que le Canada devienne le vassal de la Grande-Bretagne et lui verse un tribut. Les deux membres de la gauche qui ont traité cette question n'ont pas employé le mot "tribut", mais leurs organes en sont remplis. Ils ont eu trop de fierté pour s'en servir eux-mêmes, mais c'est là le cri de guerre qu'on fait entendre par tout le Canada, l'un des moyens d'ameuter l'opinion publique contre le projet ministériel. Tout le monde sait qu'un tribut est une redevance qu'un conquérant prélève sur le vaincu. C'est une redevance imposée par une puissance supérieure à une puissance inférieure qui est tenue de la solder. Est-ce bien notre cas lorsque nous décidons de notre plein gré de demander à la population canadienne de verser une somme d'argent, tout à fait volontairement, afin de venir en aide à la métropole? Assurément, ceux qui se servent de ces arguments ont cru que la population canadienne a perdu le sens commun. Est-ce un tribut lorsqu'aucune pression n'est exercée? Est-ce un tribut lorsqu'on voit dans le document de l'amirauté le passage suivant:

L'amirauté se rend parfaitement compte de quel important secours matériel, et encore plus moral, le Canada peut lui être dans ses efforts pour maintenir la supériorité de la marine anglaise en haute mer; mais elle juge nécessaire de se défendre du reproche de vouloir exercer, même de la manière la plus indirecte, une pression sur l'opinion publique au Canada, ou de chercher à influencer le Parlement canadien dans une question qui clairement ne regarde que le Canada.

L'amirauté, dès lors, se borne entièrement à exposer la situation telle qu'elle est; ce sera au Gouvernement et au Parlement canadiens à tirer leurs propres conclusions.

Est-ce là payer un tribut? Reportons-nous à une autre des parties les plus importantes du mémoire. Celui-ci a été lu à plusieurs reprises, mais il faut le lire et le relire de nouveau afin de le graver dans la mémoire de tous les députés et de tous les Canadiens dignes de ce nom:

Quelque décision que prenne le Canada dans la présente occurrence, la Grande-Bretagne ne manquera, dans aucune circonstance, à son devoir envers ses possessions d'outremer.

Elle a jusqu'à présent réussi à tenir tête, seule et sans aide, aux plus formidables coalitions, et, par une sage politique et d'énergiques efforts, elle est encore capable de veiller aux intérêts vitaux de l'empire et de les défendre.

L'amirauté est sûre que le gouvernement de Sa Majesté n'hésitera point à demander à la Chambre des communes les fonds que les circonstances de chaque année peuvent requérir.

Est-ce là dire au Canada: Vous nous paierez telle ou telle somme? Au contraire, on dit: Nous vous exposons les faits, et nous vous laissons libres de prendre une décision. Et nous, réunis en Parlement, nous ne taxons personne qui n'a pas voix au chapitre. Nous invitons le Parlement et le public à faire quelque chose qui, je le disais hier soir, sera agréable aux habitants de la Grande-Bretagne.

Je puis dire, en passant, que nous ne nous sommes pas rendus en Angleterre avec des idées préconçues. Nous n'avons pas rencontré là-bas un gouvernement dont les idées et la désignation politique se rapprochent de celles du parti libéral conservateur de ce côté-ci de l'Atlantique. Nous avons traité avec le gouvernement de la métropole et pour nous il n'y avait ni d'Asquith, ni de Bonnar Law, ni de Churchill, ni de Balfour, mais il y avait le gouvernement de la métropole.

C'est ainsi que nous avons envisagé la situation, et nous avons traité avec un gouvernement dirigé par le successeur de Gladstone, le grand homme dont mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a si souvent exposé les doctrines politiques d'une extrémité à l'autre du pays. S'il met notre parole en doute, qu'il aille aux renseignements afin de savoir si la politique soumise au pays plaît au gouvernement et à l'opposition de la Grande-Bretagne, car dans la mère patrie, lorsque ces questions se présentent sous la forme sous laquelle elles

se sont parfois présentées, dans des circonstances critiques, les deux partis se rendent dans la même salle et votent de la même manière.

Nous ne payons pas de tribut, nous faisons mieux; de ce jour nous devenons l'associé de la Grande-Bretagne. Notre conduite nous fait monter dans une sphère plus élevée que celle où le Canada s'est jamais trouvé. Lorsque j'ai entendu le représentant de Renfrew-sud dire que nous insultions la métropole, j'ai cru que ce n'était pas ce qu'il voulait dire et, un jour. . .

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

M. PELLETIER. . . lorsqu'il constatera que les efforts qu'il a déployés devant la Chambre n'ont pas réussi. . .

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

M. PELLETIER: Dans ce cas, qu'est-ce que mon honorable ami a dit?

M. GRAHAM: Si mon honorable ami le désire, je le lui dirai.

M. PELLETIER: Je ne veux pas attribuer à mon honorable ami des paroles qu'il n'a pas proférées.

M. GRAHAM: Je vais vous répéter ce que j'ai dit. Pendant que je parlais de la promesse qu'on avait faite de consulter le pays au sujet de cette résolution, mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane) interrompit et dit que le pays avait été consulté. J'ai répondu que par cette politique le peuple canadien se faisait injure à lui-même et non pas à l'empire anglais. Ce qui signifiait qu'on faisait injure à la vaillance de la jeunesse canadienne.

M. PELLETIER: Alors, c'est le peuple canadien qui se fait injure en faisant une chose qui dans le moment est si nécessaire à la mère patrie. Je ne puis que répéter ce que j'avais commencé à dire, savoir que lorsque l'honorable député de Renfrew-sud aura découvert que l'effort qu'il a fait l'autre soir a manqué son but, il changerait d'opinion.

M. GRAHAM: Donnez-nous en l'occasion.

M. PELLETIER: L'honorable député veut en avoir l'occasion! Où l'honorable député se présenterait-il, si l'occasion lui en était fournie?

M. BUREAU: Il se présenterait dans le comté de Québec et vous battrait.

M. PELLETIER: Ces paroles ne devraient pas être prononcées dans cette Chambre par quelqu'un qui représente la minorité de son comté, et qui a été élu par le juge.

M. BUREAU: N'importe qui peut siéger avec une majorité.

M. PELLETIER: C'est vrai, mais cela dépend du respect qu'on a de soi-même. Je demande pardon à mon honorable ami d'être aussi prompt à la riposte, mais ses interruptions provoquent des réponses, et quelquefois il arrive que vous alliez au-delà de ce que vous vouliez dire, mais c'est la faute de celui qui interrompt.

M. BUREAU: Les remarques de l'honorable ministre sont très intéressantes.

M. PELLETIER: J'ai dit il y a un instant, avant d'être interrompu, que nous devenions associés de la Grande-Bretagne; dans tous les cas, nous nous rapprochons d'elle et cette politique sera un grand pas dans cette voie. Nous perdons notre caractère de colonie, et nous devenons quelque chose de plus important. Telle est l'opinion que le très honorable chef de l'opposition a lui-même exprimée en plusieurs circonstances et principalement de l'autre côté de l'Atlantique. La Chambre me permettra de lire ce qu'il disait à Glasgow:

> Nous sommes libres aujourd'hui, mais notre pays est encore à l'état de colonie. Vous causerai-je de la peine si je vous dis que nous aspirons à devenir quelque chose de plus que cela; nous aspirons à jouer un plus grand rôle dans l'empire britannique.....Notre ambition est de faire disparaître toute inégalité qui peut exister entre un sujet anglais habitant le Royaume-Uni et celui habitant les colonies.
>
> Nous ne voulons nous arrêter que lorsque nous aurons un empire uni—l'empire britannique.

Voici ce qu'il a dit à Edimbourg:

> Les relations des colonies avec la mère patrie sont aujourd'hui satisfaisantes; mais elles ne sont pas permanentes; elles ne sont que temporaires. Le temps viendra où les relations actuelles ne seront plus satisfaisantes, et lorsque ce temps sera arrivé, deux alternatives se présenteront à lui—soit que ces relations cessent entièrement, soit qu'elles deviennent plus intimes.

N'est-ce pas la politique contenue dans la résolution du Gouvernement? Cette résolution n'a-t-elle pas pour objet d'unir plus intimement le Canada à la mère patrie? Cette contribution peut être un tribut dans un sens, mais non pas dans le sens odieux supposé par les journaux libéraux du pays; elle est un tribut de deux manières: un tribut du cœur et un tribut à notre amour propre. De cette façon vous pouvez l'appeler un tribut. Chacun sait, et tout le monde est fier de voir que nous devenons une nation. Où serions-nous aujourd'hui si, dans les premiers temps de ce pays, dans son enfance, nous n'avions pas eu la protection du drapeau et des vaisseaux anglais? Monsieur l'Orateur, au moment où nous allons devenir une nation, nous comprenons que nous ferions aujourd'hui partie d'un autre pays si nous n'avions pas été protégés par le drapeau et

la marine de l'Angleterre lorsque nous étions jeunes et sans défense.

On a dit quelque part que par certains traités qui ont été faits par l'Angleterre le Canada avait perdu du territoire et des droits. Malgré ce que je puis personnellement penser à ce sujet, je ne discuterai pas la question maintenant; mais je crois qu'en certaines occasions importantes, pour ne pas dire plus, si nous avons perdu des droits cela dépend de l'attitude prise, non pas par les représentants de l'Angleterre, mais par la personne nommée par le gouvernement précédent pour agir comme arbitre dans une affaire importante. Ces faits sont bien connus. Et, conséquemment, il est inutile de faire des reproches à l'Angleterre à ce sujet. Dans tous les cas serait-ce assez, même si c'était vrai, pour justifier ce qui a été dit à ce sujet? Je ne le crois pas.

J'ai déclaré, il y a un instant, que si nous n'avions pas reçu la protection dont j'ai parlé, nous appartiendrions aujourd'hui à un autre pays. N'avons-nous pas raison d'être satisfait de ce que nous sommes aujourd'hui et de ce que nous serons demain? Après des années de peines et de misères, nous apercevons la terre promise, nous possédons la moitié d'un continent; notre population est unie, heureuse et contente; l'avenir est devant nous; nous avons une grande mission à remplir et le temps est venu où le premier ministre de ce pays a pu dire en Angleterre que le Canada ne sera l'appendice d'aucun pays, pas même de la mère patrie.

Lorsque le pays a atteint ce degré de croissance, nous devrions être fiers de nous, et, si nous sommes arrivés à cela, c'est à cause de la protection que nous avons reçue. Toujours on a eu en vue une destinée plus grande que celle de confondre notre sort avec celui de nos voisins du Sud. Nous marchons constamment dans la voie du progrès, et nous sommes tous convaincus que, dans dix, quinze ou vingt ans nous aurons un très grand pays.

Mon très honorable ami le chef de l'opposition a parlé de l'"urgence" et, avant cela, l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) avait ouvert son dictionnaire afin d'y trouver ce que veut dire "urgence". Ce mot, évidemment, est tout aussi étranger aux oreilles des membres de la gauche, qu'il l'est pour certains journaux de ce pays.

Quoi qu'il en soit, ne nous arrêtons pas aux mots; envisageons les grandes choses d'une manière qui leur conviennent. Il n'y a rien dans un nom, mais il y a beaucoup dans une action noble, si vous l'envisagez sous le jour qu'il faut. Nous prétendons qu'il existe un besoin pressant. Nous prétendons nous trouver en présence d'une situation à laquelle il nous faut faire face dès aujourd'hui. Faute, en effet, d'y faire face maintenant, il sera trop tard pour prendre les précautions nécessaires quand arrivera le moment du danger. Les membres de la gauche opposent à notre politique trois arguments. On nous dit que les hommes d'Etat anglais, que les membres du gouvernement britannique, ont proclamé sur le parquet de la chambre des communes qu'il n'existait aucun danger; que la vieille Angleterre ne redoutait rien, et qu'elle était en état de maintenir son rang dans le monde. On nous dit ensuite qu'il n'y a pas de péril allemand, et l'on dit en troisième lieu: l'empire n'est pas en danger, dormons sur nos deux oreilles. Il faut lire avec un peu de sens commun les déclarations qu'ont faites les ministres de la couronne en Angleterre. Nos honorables amis de la gauche trouvent aux paroles des ministres anglais un certain sens; leurs journaux aussi y découvrent une signification particulière, pendant que d'autres vous citeront les mêmes paroles ou d'autres en tireront une conclusion absolument différente. Tout cela tend à faire voir que les hommes politiques d'Angleterre ont exposé les deux aspects de la question, sans compter que les ministres anglais ont à parler avec réserve. Ce peut être, à un moment donné, le devoir d'un grand soldat d'exprimer son anxiété en des termes qui retentissent dans le monde entier, et si même il doit dire la vérité, la diplomatie et la politique peuvent exiger que ces paroles soient contredites ou rectifiées jusqu'à un certain point. Ce que je dis là sera parfaitement compris, j'en suis sûr, par la députation. On nous dit qu'il n'existe aucune querelle entre l'Angleterre et quelque autre puissance; j'en suis bien aise, et je ne prétends pas qu'il en existe. Je sais cependant, et personne ne peut le nier, qu'à tout moment une étincelle peut mettre en feu l'Europe entière, fait dont nous avons eu un exemple au cours des quelques dernier mois; et peut-être le danger n'est-il pas passé. Le danger d'une guerre peut survenir à tout moment, et qui osera dire que l'empire ne doive pas se tenir prêt.

Supposez même pour l'instant que ce danger d'une guerre n'existe pas aujourd'hui, n'est-ce pas le devoir de toute nation de veiller à ce qui peut survenir demain? Qu'est-ce que demain apportera? Des faits, importants en eux-mêmes, ont été communiqués à la Chambre par le premier ministre et par le ministre de la Marine, et il n'est pas nécessaire que j'y revienne, si ce n'est pour dire que la suprématie de la Grande-Bretagne, personne ne le niera, n'est plus aujourd'hui ce qu'elle avait coutume d'être. N'est-ce pas là une situation à laquelle on doive faire face, et d'une manière patriotique? Qu'est devenu le splendide isolement où se trouvait jadis la Grande-Bretagne, isolement qu'elle pouvait

alors fort bien se permettre? Nous avons aujourd'hui la triple alliance. La Grande-Bretagne a conclu en 1904 une entente cordiale avec la France, et la Russie, en 1907, était admise à cette entente. La condition de double puissance n'existe plus.

M. BELAND: Elle existe encore.

M. PELLETIER: Mon honorable ami sait ce que je veux faire entendre en disant que la condition de double puissance n'existe plus. Cette condition est aujourd'hui de trois à deux. Si mon honorable ami prend le nombre des cuirassés, des croiseurs et le reste, et qu'il fasse un calcul de la chose, il verra que j'ai dit vrai.

M. BELAND: La condition de double puissance existe toujours.

M. PELLETIER: Que mon honorable ami veuille bien faire le calcul que je viens de suggérer, et il s'apercevra que j'ai raison.

M. BELAND: La condition de double puissance, je le répète, existe toujours, et c'est ce que M. Churchill dit lui-même.

M. PELLETIER: Il se trouve que je sais ce qu'a dit M. Churchill.

Quelques DEPUTES: En ce cas, dites-le nous . . . encore un secret!

M. PELLETIER: Est-ce que le chef de l'opposition serait prêt—je ne dirai pas à faire de la démagogie, car j'ai trop d'estime pour lui—mais à déclarer qu'il n'est pas de secret, qu'il n'est pas de choses confidentielles qu'un gouvernement ne doive pas révéler.

Sir WILFRID LAURIER: Je serais fâché d'avoir à croire qu'un homme d'Etat anglais dirait en public ce qui n'est pas vrai.

M. PELLETIER: Je ne veux pas dire cela.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai lu les discours de M. Churchill, comme a pu le faire mon honorable ami, et j'ai supposé qu'il disait la vérité.

M. PELLETIER: Ce n'est pas du tout ce que je veux dire, et le très honorable député le sait.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne le sais point.

M. PELLETIER: J'ai fait devant cette Chambre une déclaration quant à certaines choses, et quelqu'un en arrière s'est écrié: "Est-ce confidentiel?" J'ai à ce moment appelé l'attention du chef de l'opposition sur cet incident, et je lui ai demandé s'il entendait faire de la démagogie en donnant son approbation à des cris comme celui que je venais d'entendre de la part d'un de ses partisans derrière lui. Mon très honorable ami ne peut se tirer de là en disant que M. Churchill a dit la vérité. Assurément, M. Churchill a dit la vérité. Mon très honorable ami a été pendant quinze ans membre d'un gouvernement, et affirmera-t-il qu'un ministre de la couronne doive dire tout au public? Ile ne l'affirmera point, et personne ne le fera.

M. BELAND: Le nombre des vaisseaux qui se construisent n'est pas un secret.

M. PELLETIER: Aucun homme modéré ne jugera nécessaire de connaître des choses qui doivent restées secrètes. Quiconque ne cherche pas à faire de la politique avec cette question a de quoi se convaincre pleinement, s'il examine, en homme raisonnable, les pièces fournies à la Chambre. Ce mémoire du gouvernement anglais, que nous avons devant nous, dit: "Nous vous avons protégés, vous et votre commerce, et nous sommes encore prêts à le faire." Après cela, des faits graves sont mentionnés, et la conclusion que nous ne saurions lire trop souvent dans cette Chambre est comme il suit:

> Mais l'aide que le Canada pourrait donner à l'heure actuelle ne doit pas se borner à de l'argent ou à des vaisseaux. Tout acte du Canada tendant à accroître la force et l'activité de la marine impériale et à augmenter par là notre sécurité commune, serait partout reconnu comme un indice significatif de la solidité de l'empire et de l'intention, à nouveau exprimée, des colonies autonomes de concourir au maintien de son intégrité.

Un enfant d'école comprendra ce que cela veut dire sans demander qu'on lui mette sous les yeux des communications ou des documents secrets. Chacun comprendra cela, s'il n'est aveugle ou s'il ne veut l'être pour des fins politiques. Pour avoir de quoi nous presser, il n'est pas besoin d'une guerre déclarée. Les mots que l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) a lui-même trouvés dans son dictionnaire sont que "l'urgence est un besoin pressant." Ces mots suffisent. Je faisais allusion tantôt à ce projet de 1904, oublié aujourd'hui, et j'y trouve une définition de ce mot qui répond exactement à la présente situation. L'urgence y est définie. L'urgence y est définie comme voulant dire: "Guerre, invasion, émeute ou insurrection, réelle ou "appréhendée". Le "danger que l'on craint constitue donc un cas d'urgence. On retrouve ce mot dans la loi navale de 1910. Mettez le mot "imminent" en regard d'une résolution tendant à faire construire des vaisseaux, et toute l'affaire sera résolue et facile à comprendre. C'est pour un danger imminent que ces navires vont être construits. Ils ne seront pas prêts demain, comme si déjà la guerre existait. Il y a un danger imminent et, pour faire face à la situation, il sera construit des vaisseaux, qui prendront part à la commune défense de l'empire.

M. PUGSLEY: Puis-je faire une question à mon honorable ami? Mon honorable ami semble avoir étudié la situation avec soin. Est-il en mesure de dire à la Chambre, avec l'activité qui règne en ce moment dans tous les chantiers maritimes de l'Angleterre et vu le grand nombre de vaisseaux que l'on bâtit, tant pour le commerce que pour la guerre, combien de temps il faudrait pour que ces cuirassés soient construits en Angleterre.

M. PELLETIER: Je ne sais au juste combien de mois; mais une chose dont je suis à peu près sûr, c'est que, pour les construire en Angleterre, il faudra la moitié du temps que cela prendrait ici.

M. PUGSLEY: Ce n'est pas là répondre à ma question. Je veux bien la poser de nouveau à mon honorable ami. S'il peut y répondre, j'aimerais qu'il le fît. S'il ne le peut pas, cela m'est égal.

M. PELLETIER: Comme je l'ai dit à mon honorable ami, je ne saurais le dire au juste.

M. PUGSLEY: A combien près mon honorable ami pourrait-il mettre la chose?

M. PELLETIER: Deux ans environ, ou peut-être deux ans et demi en Angleterre. D'autre part, l'ancienne administration nous a assuré qu'il faudrait trois ans, et même six, pour construire dans ce pays-ci une marine de guerre.

M. PUGSLEY: Si la convention dont a parlé mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, porte six ans, est-ce que le ministre (M. Pelletier) ignore qu'il s'agissait de l'ensemble des onze navires de guerre, et qu'il doit être construit deux vaisseaux tous les dix-huit mois?

M. PELLETIER: Mon honorable ami me permettra-t-il de répondre à cette question et mettre les choses au point?

M. PUGSLEY: Certainement.

M. PELLETIER: L'idée d'une marine canadienne comporte, je suppose, la construction d'une flotte en état d'agir, une unité sur laquelle on puisse faire fond.

D'après le système préconisé par l'honorable député, la flotte devait se composer de douze bâtiments de ce genre, destinés sans doute au but visé; or, c'est précisément ces douze bâtiments dont la construction aurait demandé six années. Ai-je suffisamment éclairé l'honorable député?

M. PUGSLEY: Le ministre n'a pas répondu à ma question.

M. PELLETIER: Si ce n'est pas là une réponse, je me demande ce qu'il exige davantage.

Je m'abstiens de citations, car, comme je viens de l'observer, chacun ici en fait, qu'il interprète à son gré; seulement, je dois l'avouer, j'ai été fort impressionné en entendant, le 10 juillet dernier, M. Bonar Law parlant à ses compatriotes, en pleine chambre des communes d'Angleterre, leur montrer la marine allemande, croissant toujours en force et en valeur, à douze heures de distance de la côte anglaise, et la comparer à un canon chargé, toujours pointé contre l'Angleterre. Je fus frappé de ces paroles, puis j'examinai la situation et cherchai à m'en rendre bien compte. De ces paroles il se dégage un enseignement dont tous ici saisissent l'importance.

Mais, s'écrie-t-on, nous allons perdre notre autonomie! Comment un homme sensé, en dehors de cette enceinte législative, peut-il prétendre que nous allons perdre notre autonomie, parce que, à un moment donné, nous décidons de prendre pareille attitude? Où est le Parlement qui sera chargé de légiférer pour nous? Si nous perdons un atome de notre autonomie, quelqu'un, à coup sûr, devra légiférer pour nous; on n'a pas encore désigné ces législateurs et je serais bien aise qu'on répondît à cette question. Par la bouche de son chef, le Gouvernement a déclaré que, quel que soit plus tard le système de marine permanente, on consulterait le corps électoral, et le peuple canadien aurait voix au chapitre dans les conseils de l'empire. Est-ce là pour nous une perte d'autonomie ou un gain en importance ou en grandeur? A mon avis, notre attitude actuelle non seulement tourne au bénéfice de la mère patrie et de l'empire, mais encore à l'avantage du Canada. La Grande-Bretagne nous dit qu'elle entend bien continuer à traiter le Canada en enfant gâté, comme par le passé. Tout cela est parfait, mais après tout, il ne faut pas l'oublier, la nature humaine est toujours là. Pendant que le reste de l'empire fait œuvre impériale, si nous demeurons les bras croisés, nous le plus puissant, le plus vaste des dominions d'outre-mer, ne devons-nous pas prévoir qu'à un moment donné, la mère patrie montrera plus de tiédeur que par le passé pour nos intérêts? Jadis, on le sait, certains hommes d'Etat anglais ont lancé certaines paroles au sujet des colonies. Un de ces grands hommes d'Etat, Gladstone, s'écria un jour, que "ces misérables colonies étaient une pierre meulière attachée au cou de l'Angleterre." Et M. Disraeli, qui devint plus tard lord Beaconsfield, suggéra à ce moment la cession des colonies aux Etats-Unis, en règlement des différends alors existants. Grâce à Dieu, cette situation n'existe plus aujourd'hui en Grande-Bretagne, tout le monde s'intéresse au Canada presque autant que les Canadiens eux-mêmes et, en réalité, le Canada aux yeux des Anglais est partie intégrante de leur grand pays. Voulons-nous voir renaître la situation qui avait jadis provoqué

ces malheureuses paroles? Non, décidément.

Trois routes s'ouvrent devant nous aujourd'hui. La première aboutit à l'annexion aux Etats-Unis, à devenir partie intégrante de la république voisine. Que l'on pose la question au peuple canadien, comme l'a observé hier l'honorable député, et la réponse serait un " non " énergique et unanime qui retentirait d'un océan à l'autre.

Si ce n'est pas là notre future destinée, proclamerons-nous notre indépendance? En réalité, nous sommes indépendants aujourd'hui. Nous avons même le droit de frapper de taxes douanières les importations de provenance britannique; nous avons pleine et entière liberté de régler, à notre gré, toutes les questions de notre ressort.

Le Canada est un dominion d'outre-mer, sans doute; mais y perdons-nous? En souffrons-nous? Nous avons tout à y gagner et rien à y perdre. Or, si nous étions indépendants, savons-nous ce qui nous serait réservé? A titre de nation indépendante, ne nous faudrait-il pas contracter des alliances? Tous les grands pays d'Europe, toutes les puissances mondiales sont forcées de se coaliser, afin de faire face aux éventualités de l'avenir. A quoi cette indépendance aboutirait-elle? A nous grever de fardeaux bien plus onéreux, plus écrasants que ceux dont nous sommes chargés aujourd'hui. Au demeurant, aujourd'hui, au Canada, tout le monde, à peu d'exceptions près, est satisfait de la situation actuelle; tous sont convaincus que la troisième solution, celle que je vais dire, est la seule qui s'impose; c'est-à-dire, qu'il faut que le pays demeure partie intégrante du vaste empire sur lequel le soleil ne se couche jamais. Or, cela est-il possible, sans que le pays concoure, dans la légitime mesure qui lui incombe, au bien commun? Poser la question, c'est la résoudre.

D'aucuns prétendent, en certains milieux, qu'il faut continuer à construire des réseaux de chemins de fer et de canaux et qu'ainsi notre situation mondiale serait en toute sécurité. Mais, monsieur l'Orateur, en pareille matière c'est affaire de concessions mutuelles. En retour de l'aide et de la protection reçues, nous bornerons-nous donc à construire des voies ferrées et à faire honneur aux comptes de nos fournisseurs de gaz? Non, sans doute. Voici, en un mot la situation. L'initiative que nous prenons est agréée de la métropole et c'est la solution qu'elle préfère. Et à quoi se résume cette initiative? Pour ainsi dire, à un prêt de bâtiments qui nous reviendront, quand le pays aura été consulté et se sera prononcé. Et qu'aurons-nous perdu? Tout simplement l'intérêt de ce prêt, soit $1,750,000. Et cela, au lieu de cette marine militaire inutile créée par l'ancien Gouvernement, et qui aurait entraîné une dépense annuelle de $5,000,000 à $10,000,000. Somme toute, nous faisons un marché avantageux au pays.

En ce moment, tout le monde s'intéresse à la solution du différend qui a surgi au sujet du canal de Panama. La situation de l'Ouest s'impose à nos préoccupations et tous les Canadiens, sans distinction de partis, doivent se préparer à un surcroît de production de grains dans l'Ouest.

Le canal de Panama, une fois ouvert, il est probable que des divers points d'exportation à l'est de Saskatoon, le grain continuera à se diriger vers l'est. Mais, des endroits situés à l'ouest de Saskatoon, en toute probabilité le grain canadien s'acheminera en partie vers la côte de l'Ouest et passera par le canal de Panama. N'est-il pas de haute importance que la question des droits et péages sur le canal de Panama soit réglée et bien réglée? En un certain sens, nous sommes encore plus intéressés que ne l'est la Grande-Bretagne elle-même à la solution de ce problème. Pourrions-nous, seuls, régler cette question aussi avantageusement que nous le pouvons faire avec l'aide de la métropole et l'appui de ses hommes d'Etat coopérant avec nous au meilleur règlement possible de ce différend? Ce n'est là qu'un exemple entre mille des avantages qu'à titre de Canadiens, nous pouvons escompter. Et en retour de ses avantages, nous devons être prêts à faire notre devoir.

Au cours du débat sur l'adresse, la Chambre a été saisie d'une motion affirmant que le Canada ne doit rien faire en pareille matière, tant que nous n'aurons pas voix au chapitre, au sein des conseils de l'empire.

Je ne veux pas m'étendre outre mesure sur cette question; qu'une seule observation suffise. La mesure dont la Chambre est saisie, de concert avec le discours du premier ministre, ne prévoit qu'une aide de nature provisoire.

Ce premier pas fait, nous commençons à avoir droit au chapitre dans les conseils de l'empire. Et s'il arrive, à la suite d'une consultation populaire, que cette politique révèle un caractère de permanence, nous aurons alors une voix consultative encore plus importante dans ces conseils.

N'est-ce pas là, en substance, tout l'amendement? Quand bien même l'amendement n'aurait pas été présenté à cette Chambre, la proposition du Gouvernement répondrait amplement, à mon avis, à la situation.

Allons-nous faire état des déclarations formulées dans le passé? Le député de Rouville (M. Lemieux) a affirmé que la participation aux guerres de l'empire est un faux principe. Je pourrais adopter ce mode de discussion, mais je ne le ferai pas. Que les députés de la gauche adoptent, s'ils le veulent, cette attitude, je demeure con-

vaincu que pareille tactique ou polémique de parti n'est nullement de mise, dans la discussion d'une importante question comme celle soumise à nos délibérations. Ce n'est pas à coup de citations ou d'arguments empruntés aux journaux que nous réussirons à régler cette question; elle est bien trop importante pour cela, et, à mon avis, le public canadien ne goûtera guère ce genre d'arguments d'albums jouant un rôle si considérable dans le règlement d'une question des plus vitales. De deux choses l'une, ou cette proposition est bonne ou elle est mauvaise. Si elle est bonne, l'entassement de ces déclarations du passé, même à la tonne, ne saurait la rendre mauvaise.

Etant donné que la mesure en discussion doit être jugée à la lumière des faits, j'ai été surpris d'entendre le chef de l'opposition déclarer qu'il connaît depuis quatre ans la substance de ce mémoire de l'Amirauté. Vraiment, il faut qu'il soit prophète ou grand devin; car depuis quatre ans il 'est passé d'importants événements et sans doute le leader de la gauche a outré la note en faisant pareille affirmation. Les événements qui se sont déroulés au cours de l'année ont créé une nouvelle situation au sein de l'empire britannique et des autres pays. On le sait, il y a douze ans, l'Allemagne n'avait, pour ainsi dire, pas de marine de guerre et c'est en 1898 que l'on y adopta la loi dite de la flotte. J'ai sous les yeux le texte de la loi votée en 1900 et je ferai observer que le mémoire de l'amirauté fait allusion à un paragraphe du préambule de cette loi. Afin que cette Chambre et le pays saisissent bien la portée de cette loi, j'emprunte à la loi de 1900 ce passage relatif à la loi de 1898:

La loi de la flotte ne prévoit pas la possibilité d'une guerre navale contre une grande puissance maritime, parce que lorsqu'on la rédigea en 1897, il s'agissait surtout d'assurer l'exécution du projet de flotte de 1873 en matériaux modernes, l'augmentation se bornant au petit nombre de vaisseaux de guerre nécessaires pour la réalisation au moins de l'organisation demandée par des considérations de tactique pour une double escadre.

L'argument formulé dans le texte de la loi de la flotte ne laisse aucun doute sur la valeur militaire de la flotte de première ligne. Il y est expressément déclaré que, contre les plus importantes puissances maritimes, la flotte de première ligne signifie uniquement une flotte destinée à l'attaque de surprise. Cela revient à dire que les vaisseaux doivent déployer tous leurs efforts. Ce qui est possible à cet égard devient évident, quand on se rappelle que la loi de la flotte prévoit une totalité de 42 croiseurs, alors que la plus grande puissance maritime d'aujourd'hui possède 206 croiseurs (prêts et en construction) et a en outre à sa disposition des bases et des dépôts de charbon sur toutes les prinicpales routes commerciales.

L'hon. M. PELLETIER.

Je citerai maintenant la loi de 1900 sur la flotte allemande:

Pour atteindre ce but, c'est-à-dire la protection de notre commerce et de nos colonies en assurant une paix honorable l'Allemagne a besoin, comparativement à la force navale des grandes puissances et en tenant compte de nos formations tactiques, de deux escadres doubles de cuirassés d'escadre, avec les croiseurs d'escorte nécessaires, les bateaux torpilleurs, etc. Depuis que la loi de la flotte pourvoit à la formation de deux escadres seulement, la construction de la troisième et de la quatrième escadres a été proposée. Deux de ces quatre escadres composeront une flotte. La formation tactique de la second flotte devrait être semblable à celle de la première ainsi qu'il est prévu dans la loi.

On ne peut pas d'ici à quelque temps, donner des renseignements exacts et arrêtés d'une façon définitive sur le nombre réel des navires additionnels qui seraient nécessaires. Si l'on demande que la flotte destinée au service étranger sôit en état:

1. De représenter d'une façon puissante les intérêts de l'Allemagne partout en temps de paix;

2. De pouvoir opérer contre des pays étrangers possédant des flottes dont l'importance ne mérite pas d'être mentionnée, il paraît nécessaire de l'augmenter d'au moins cinq grands et cinq petits croiseurs en plus d'un grand et de deux petits croiseurs, à titre de réserve.

La Chambre admettra avec moi que jusqu'à 1900 l'Allemagne n'avait témoigné d'aucune ambition d'enlever à l'Angleterre sa suprématie sur mer.

Nous en étions là en 1911, mais nous verrons où on en est arrivé en 1912. J'ai sous les yeux la loi navale allemande de 1912; que dit-elle? Les membres de la Chambre constateront que ce n'est plus l'attitude humble de l'Allemagne d'autrefois.

L'organisation de la flotte souffre encore de deux lacunes sérieuses. Une consiste dans le fait qu'à l'automne de chaque année, les hommes de la classe, c'est-à-dire presque un tiers de l'équipage de tous les navires de la flotte de guerre sont libérés et remplacés surtout par des recrues provenant de l'intérieur du pays. Il en résulte que la flotte de guerre se trouve dans un état d'infériorité considérable pendant une période prolongée.

Et plus loin:

Cela veut dire que le nombre de navires maintenus en activité dans la réserve peut être diminué de moitié par suite de l'augmentation des organisations actives, la formation d'une troisième escadre en service actif de trois cuirassés d'escadre, de trois grands et de trois petits cuirassés, etc...

Mais écoutez ces mots:

La seconde lacune consiste dans le fait qu'en ce moment avec 58 bâtiments importants, 21 seulement se trouvent prêts immédiatement, si la flotte de réserve ne peut pas être prête en temps voulu. Depuis que la loi de la flotte a été votée, la réserve est devenue de

plus en plus inquiétante, car le moment auquel la flotte de réserve peut être prête à entrer en lice est de plus en plus retardé. C'est une conséquence de l'augmentation toujours croissante de la complication des navires modernes et de l'accroissement constant des difficultés qu'on rencontre pour l'instruction des grandes masses.

Actuellement, la flotte de réserve ne peut en conséquence être comptée que comme venant au second rang; mais par suite de notre grande force numérique, etc. . .

Que signifie tout cela? C'est facile à comprendre et on peut l'expliquer brièvement. Avant 1912, l'Allemagne n'a jamais pensé à être prête immédiatement pour entrer en guerre, ou a avoir un grand déploiement de cuirassés d'escadre dans sa première ligne de combat, mais en 1912 voilà ce qu'elle dit et que fait-elle? Non seulement elle prend des dispositions pour faire construire de nouveaux cuirassés d'escadre et de nouveaux croiseurs, mais elle prend la moitié de sa flotte de réserve et la met en service actif, prête en tout temps pour la guerre et non pas réservée pour la seconde ligne de combat. Mon très honorable ami connaissait-il cela il y a quatre ans?

Quel est le résultat? Comme l'Allemagne avait en 1911 dans sa flotte de première ligne 17 cuirassés d'escadre et dans la réserve, 9 cuirassés d'escadre, le changement opéré a donné 25 cuirassés d'escadre à la flotte active et quatre seulement à la réserve. En une seule année, les Allemands sont devenus capable de mettre en ligne 25 cuirassés d'escadre au lieu de 17 et cela par un simple trait de plume, par l'adoption d'une seule loi? Cela veut-il dire quelque chose ou rien?

Passons aux grands croiseurs. La flotte active avait quatre croiseurs et la réserve en avait deux. Ils en auront à l'avenir huit dans la flotte active et un dans la réserve. Les petits croiseurs sont passés de dix à dix-huit comme conséquence de cette loi. Qui dira en toute justice que cela n'a pas créé une situation complètement nouvelle?

Cette flotte n'est pas destinée à être un simple ornement. Le ministre de la Marine a expliqué à la Chambre que l'Allemagne est une puissance inattaquable sur mer et c'est un fait indiscutable. Elle est protégée par des batteries énormes et par tout ce que la science humaine peut inventer, elle est entourée d'une ceinture d'îles qui commence à Héligoland et qui se continue jusqu'aux îles de la Frise. Il n'y a pas un navire ou vingt navires de la marine anglaise qui pourraient aujourd'hui faire quoi que ce soit à la petite ligne des côtes allemandes. Nous pouvions dire autrefois que l'Allemagne avait une marine attachée à son sol. Mais que voyons-nous aujourd'hui? Nous constatons que trois grandes stations navales de l'Allemagne—Emden, Williamshaven et Cuxhaven—sont devenues les trois points les plus fortifiés du monde, à l'exception de Gibraltar. Nous constatons aussi que les grands navires de guerre de l'Allemagne qui ne pouvaient pas avoir accès dans la mer du Nord, vont avoir une parfaite liberté d'évolutions. Le canal Kaiser Wilhelm et celui de Kiel vont être approfondis de façon à laisser passer les navires de guerre dans la mer du Nord par la voie la plus rapide. Au lieu de faire un long détour, les grands cuirassés comme l'"Oldenburg", le "Moltke" et le "Von-der-Tann" pourront entrer dans la mer du Nord à quelques heures d'avis.

Cette situation est-elle nouvelle ou non? Les hommes d'Etat anglais sont-ils tenus ou non de modifier leur attitude suivant les circonstances? Personne ne prétendra qu'il n'y a pas lieu de tenir compte de la marche des événements. Il en résulte une situation toute nouvelle, et c'est à nous de nous y adapter avant qu'il soit trop tard. Pour me servir d'une comparaison familière, ce n'est pas après le naufrage qu'il faut se munir d'appareils de sauvetage, ce n'est pas après l'incendie, qu'il faut songer à organiser et outiller un corps de pompiers.

La mesure préconisée par la gauche aurait l'effet, à ce qu'on prétend, de ressusciter l'industrie de la construction des navires au Canada. Grâce à elle, nous devions nous mettre instantanément à la construction de navires, bien que nous soyons dépourvus de chantiers et d'outillage à cette fin. J'ai plus de confiance dans la proposition de loi dont la Chambre est saisie; elle prépare les voies graduellement, mais sûrement et commence par le commencement. Des chantiers seront établis, et l'industrie de la construction des navires, une des plus anciennes du Canada et de Québec, sera remise sur pied; seulement au lieu de navires en bois comme autrefois, ce sont des navires en acier que l'on construira.

Tout d'abord, monsieur l'Orateur, notre initiative d'aujourd'hui n'est pas sans précédent, et puis, ce précédent nous a engagés dans le sentier du devoir. Je ne ferai pas allusion à ce qui s'est passé dans notre pays en 1775 ou en 1812. Ces faits sont bien connus; ils reviennent à tout instant dans les discours politiques. Mais je me propose de soumettre à la Chambre certains faits qui feront voir que, en tout temps, loin de nous conduire d'une manière méprisable comme le disent nos adversaires, nous ne faisons que marcher sur les traces de nos ancêtres. Voici la reproduction photographique d'une circulaire en date de 1793, et dont j'aimerais que la Chambre prît connaissance. Elle n'est ni de 1775, ni de 1812, mais elle atteste la persistance des sentiments qui animèrent

la population durant toute cette période. Cette circulaire émane de l'évêque catholique de Québec, de qui toute la province de Québec relevait alors; elle est adressée aux prêtres de son diocèse et leur indique la ligne de conduite à suivre. Ce document est un peu long et je ne le lirai pas jusqu'au bout; je me bornerai à en traduire quelques alinéas, et si la Chambre ne s'y oppose pas je demanderai à insérer le tout dans le compte rendu des débats.

Un DEPUTE: Si vous désirez qu'il figure dans le hansard, donnez-en lecture.

Plusieurs DEPUTES: Lisez-le, lisez-le.

M. PELLETIER: Ce n'est pas que j'aie quelque chose à cacher, mais simplement je ne veux pas retenir la Chambre inutilement. (Lisant):

Messieurs,

Des avis reçus de New-York depuis quelques semaines, donnent lieu de soupçonner qu'une flotte Française partie des côtes des Etats-Unis d'Amérique pourrait avoir le deffein de faire quelque entreprife sur la Province du Bas-Canada; cette circonftance nous a paru affez importante pour solliciter là deffus votre attention; et en cela notre devoir et notre inclination se trouvent d'accord.

M. LAFORTUNE (Montcalm) (texte): Je demanderai à l'honorable ministre des Postes si ce document qu'il lit en ce moment est écrit en français.

M. PELLETIER : Oui.

M. LAFORTUNE : Eh bien, je lui demanderai de le lire en français d'abord.

M. PELLETIER : Je vais le lire tel que je l'entends, et mon honorable ami pourra le rectifier sur le texte même qui sera publié lundi dans le hansard.

M. LAFORTUNE: Monsieur l'Orateur, je soulève une question de règlement. Je soutiens que si ce document est écrit en français il doit être lu en français d'abord. Qui nous dit que la traduction qu'il en fait est conforme au texte?

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Je ne vois rien dans les règlements de la Chambre qui ordonne qu'on lise le document en français, surtout après la déclaration de l'honorable ministre qui vient de dire qu'il va faire publier le texte même dans le hansard.

M. PELLETIER (traduction): L'honorable député de Montcalm (M. Lafortune) peut être sûr que je le traduis de mon mieux, et, du reste, comme la traduction et le texte français seront l'un et l'autre consignés dans le hansard, toute erreur que je pourrais commettre sera facilement corrigée par le lecteur:

L'hon. M. PELLETIER.

Ce n'est pas que nous ayons aucune inquiétude fur la conduite personnelle de qui que ce foit d'entre vous, dans le cas d'une entreprise de la part de la Puiffance Francoife fur cette Province. La loyauté à toute épreuve que le Clergé de ce Diocèfe a montrée dans l'invafion de 1775 nous répond d'avance de votre zèle à défendre en toute occasion les intérêts du Gouvernement, ceux de la Religion dont nous sommes les miniftres, et ceux du pays que nous habitons; lefquels, par une difpofition admirable de la providence, fe trouvent fi étroitement liés les uns aux autres.

Mais comme eft à craindre que les habitans de ce pays, surtout dans les campagnes, frappés du nom de *François*, ne fachent pas difcerner la conduite qu'ils auraient à tenir dans une pareille circonftance, nous paraît tout à fait effentiel que vous leur propofiez les considérations fuivantes.

1. Que par les capitulations de Québec en 1759 et de Montréal en 1760, et encore plus par le traité de Paix de 1763, les liens qui les attachoient à la France ont été entièrement rompus, et que toute la fidélité et l'obéiffance qu'ils devoient précédemment au Roi de France, ils les doivent, depuis ces époques, à Sa Majefté Britannique.

2. Que le ferment prêté par eux ou par leurs pères au Roi d'Angleterre, lors de la conquête de ce pays, les lie de telle manière qu'ils ne sauroient le violer, fans fe rendre grièvement coupable envers Dieu lui-même.

3. Qu'indépendamment de l'obligation étroite qui réfulte d'un tel ferment ; la conduite pleine d'humanité, de douceur, de bienfaisance, que le Gouvernement Britannique a toujours gardée envers eux, suffiroit pour les y attacher inviolablement.

4. Qu'en particulier la protection constante accordée à leur sainte Religion par ce même Gouvernement, doit leur faire défirer avec ardeur de ne jamais paffer fous une autre Domination.

5. Que l'efprit de Religion, de subordination et d'attachement à son Roi, qui faifait autrefois la gloire du Royaume de France a fait place, dans ces dernières années, à un esprit d'irréligion, d'indépendance, d'anarchie. . .

Et ainsi de suite. J'ai eu quelque difficulté à faire cette traduction, mais, du moins, en ai-je indiqué les principales parties que je désirais soumettre à la Chambre en anglais, et c'est avec le plus grand plaisir que je consigne dans le hansard le texte français même, car je tiens à ce qu'il y figure.

M. LAFORTUNE: Quel évêque a signé cela?

M. PELLETIER: Mgr. Deneault. Voici le texte français de la circulaire.

(Circulaire à messieurs les Curés.)

Messieurs,

Des avis reçus de New-York depuis quelques femaines, donnant lieu de foupçonner qu'une flotte Françoife partie des côtes des Etats Unis d'Amerique pourroit avoir le deffein de faire quelque entreprife fur la Province du Bas-Canada; cette circonftance nous

a paru affez importance paur folliciter là deffus votre attention; et en cela notre devoir et notre inclination fe trouvent d'accord avec le défir de Son Excellence le Très Honorable Lord Dorchester.

Ce n'eft pas que nous ayons aucune inquiétude fur la conduite perfonnelle de qui que ce foit d'entre vous, dans le cas d'une entreprife de la part de la Puiffance Françoife fur cette Province. Le loyauté à toute épreuve que le Clergé de ce Diocèfe a montrée dans l'invafion de 1775 nous répond d'avance de votre zéle à défendre en toute occafion les intérêts du Gouvernement ceux de la Religion dont nous fommes les miniftres, et ceux du pays que nous habitons; lefquels, par une difpofition admirable de la providence, fe trouvent fi étroitement liés les uns aux autres.

Mais comme eft à craindre que les habitans de ce pays, furtout dans les campagnes, frappés de nom de *François*, ne fachent pas difcerner la conduite qu'ils auroient à tenir dans une pareille circonftance; il nous paroit tout à fait effentiel que vous leur propofiez les confidérations fuivantes.

1. Que par les capitulations de Québec en 1759 et de Montréal en 1760, et encore plus par le traité de Paix de 1763, les liens qui les attachoient à la France ont été entiérement rompus, et que toute la fidélité et d'obéiffance qu'ils devoient précédemment au Roi de France, ils les doivent, depuis ces époques, à Sa Majefté Britannique.

2. Que le ferment prêté par eux ou par leurs pères au Roi d'Angleterre, lors de la conquête de ce pays, les lie de telle manière qu'ils ne fauroient le violer, fans fe rendre griévement coupables envers Dieu lui-même. *nec enim habebit infontem Dominus eum qui affumpferit nomen Domini Dei fui fruftrà.* Exod. 20. 9.

3. Qu'indépendamment de l'obligation étroite qui réfulte d'un tel ferment; la conduite pleine d'humanité, de douceur, de bienfaifance, que le Gouvernement Britannique a toujours gardée envers eux, fuffiroit pour les y attacher inviolablement.

4. Qu'en particulier la protection conftante accordée à leur fainte Religion par ce même Gouvernement, doit leur faire défirer avec ardeur de ne jamais paffer fous une autre Domination.

5. Que l'efprit de Religion, de fubordination et d'attachement à fon Roi, qui faifoit autrefois la gloire du Royaume de France, a fait place, dans ces dernières années, à un efprit d'irréligion, d'indépendance, d'anarchie, de parricide, qui, non content de la mort ou de l'exil de la faine partie des François, a conduit à l'échaffaud leur vertueux Souverain, et qui a juftement excité l'indignation de toutes les Puiffances de l'Europe; et que le plus grand malheur qui pût arriver au Canada, feroit de tomber en la poffeffion de ces révolutionaires.

6. Que dans la conjoncture préfente, le Gouvernement n'eft pas le feul intéressé à éloigner les François de cette Province; mais que tout fidéle fujet, tout vrai patriote, tout bon catholique, qui défire conferver fa liberté, fes loix, fa morale, fa Religion, y eft particuliérement et perfonnellement intéreffé.

Nous nous flattons, Meffieurs, que l'efprit de Dieu, votre amour pour le falut des peuples confiés à vos foins, et votre fidélité au Gouvernement fous lequel nous avons le bonheur de vivre, vous mettront en état de developper, tant dans vos inftructions publiques, que dans vos converfations particulières, des principes que nous ne faifons qu'indiquer ici. Et dans le cas où vous jugeriez que la publication de notre préfente lettre pût donner plus de force à vos paroles, nous vous authorifons a la lire au prône de vos meffes parioffiales, laiffant à votre prudence de reitérer cette lecture autant de fois qu'elle vous paroîtra néceffaire.

Cependant nous vous exhortons à joindre vos prières aux nôtres, afin d'obtenir du ciel qu'il détourne de deffus ce Diocèfe les malheurs innombrables dans lefquels pourroient le précipiter les nouveaux fyftêmes d'impiété, d'indépendance et de libertinage, s'ils venoient à y prendre racine.

Je fuis avec un Sincère et parfait attachement,

Messieurs,
Votre très humble et très obéiffant
Serviteur,
† JEAN FRANCOIS, Evêque de Québec.

Québec, 9 novembre, 1793.

Non seulement ces principes ont été prêchés par le chef de mon église, mais aussi ils ont été mis en pratique. En 1798 on a fait une tentative pour obtenir du Parlement le vote d'une somme d'argent destinée à venir en aide à l'Angleterre dans les difficultés qu'elle éprouvait alors; mais le pays était pauvre et le Gouvernement n'était pas riche, aussi on n'a pas cru bon à ce moment d'imposer une taxe dans ce but. Mais à cette époque on fut témoin d'un grand acte de patriotisme et de dévouement dans le bas Canada et parmi toute la population. Les Français et les Anglais s'entendirent pour organiser une souscription afin de réunir une somme d'argent qui serait envoyée à la métropole comme leur humble contribution pour l'aider dans ses guerres. J'ai emprunté aux archives, nos glorieuses archives comme je les appelle, les documents que j'ai maintenant sous les yeux. Afin de recueillir les souscriptions dans le but que je viens de dire, un mouvement prît naissance à Montréal, un autre à Québec, un autre à Trois-Rivière, un autre à Sorel et de tous ces centres affluèrent les listes de souscriptions qui sont un témoignage éloquent du patriotisme des Canadiens, de ce temps, Français aussi bien qu'Anglais. A la tête de la liste est le nom de l'évêque patriote de la province de Québec, avec une souscription de £50 (deux cents piastres et plus) et la plupart des prêtres des paroisses les plus importantes ont envoyé leurs contributions, en écrivant en face de leur nom qu'ils s'engageaient à continuer leur souscription aussi longtemps que la guerre durerait. La liste de souscriptions de Montréal est précédée, comme entête, de la déclaration suivante et la liste

des souscripteurs Français vient ensuite. Je donnerai lecture de quelques-uns des noms:

Etant désireux de donner notre aide dans la lutte glorieuse qui, s'il plaît à la Providence de la couronner de succès, ne peut manquer d'assurer au gouvernement anglais la reconnaissance de millions de sujets présents et futurs dans toute l'étendue du monde civilisé, nous avons le plaisir d'offrir comme contribution la somme inscrite en face de nos noms respectifs pour aider à la cause générale et de nous engager à payer cette dite dite somme le ou avant le quinzième jour d'octobre prochain, dans la main du receveur général de Sa Majesté et pour en être disposée comme il plaira à Sa Majesté d'en décider.

Et nous aussi qui appartenons à la classe la plus laborieuse et qui venons de subir les inconvénients d'un long et rigoureux hiver et qui devons prendre nos dispositions pour ce qui doit en résulter, nous éprouvons pour la première fois une nouvelle peine de ne pouvoir faire preuve de notre zèle d'une manière conforme à nos désirs, mais nous sommes confiants que notre humble obole, offerte avec allégresse, sera acceptée favorablement comme un témoignage de notre affection à notre très bienveillant Souverain et de notre attachement à notre très libérale et très bonne constitution:—Louis Chs. Foucher, Montréal, £25; Louis Plessis Bellair, Ste. Geneviève, 2s. 6d.; Le Séminaire de Montréal, Montreal, £500; Rev. Malard, ptre, Lac des Deux Montagnes, £2; Ignace Lacroix, Montreal, £10; J. B. L'Africain, Montreal, £1; François Levesque, Montreal, £6; Major Chs. St. Ours, St. Ours, £20; J. Bte. Raymond, La Prairie, £10; N. de Sabrevoie, ptre., Lachenaie, £4; N. Pouget, ptre., Berthier, £5; L. Lamothe, ptre, Lavaltrie, £4; Pierre Panet, Lachenaie, £25; M. Bertrand, ptre, Rivière du Loup, £5; Ls. Ed. Hubert, St. Denis, £3 10s. 9d.; Joseph Duval, ptre, Longue Pointe, £3 10s.; Pierre Juervat, St. Denis, £10; M. Déguire, ptre, Vaudreuil, £6; Jos. Déguire, vicaire, Vaudreuil, £1; J. Bte. Déguire, Vaudreuil, £1; Joachim D'Abreuil, père, Vaudreuil, 5s.; Jos. E. Jonnet, Montreal, 5s.; Pierre Confroy, curé, Boucherville, £5; F. X. Bender, Montreal, £6; Paul Lacroix, Montreal, £1; Gabriel Franchère, Montreal, £2; Rev. Lemaire, ptre, St. Martin, £5; François Duberon ptre, Varennes, £16; Ls. Montizambert, père, Montreal, £1; — Jilbert, curé, Sainte Anne, £2; Chs. Borduine, Cascades, £5; Ant. Girouard, ptre, Pointe aux Trembles, £4; J. P. Leprohon, Montreal, £10; Noel & Shorto, Montréal, £10; P. F. Cherrier, ptre, Saint Denis, £10; P. C. Berthelot, ptre, Saint Henry, £3 10s.; Legras Pierreville, Boucherville, £4; Rev. Raimboult, ptre, Pointe Claire, £5; Ls. Chaboillez, notaire, Montreal, £4; Rev. Faribault, père, Berthier, £1; Jacques Cartier, père, St. Antoine, £10; René A. DeBoucherville, Boucherville, £10; Jos. de Labruère Montarville, Boucherville, £10; Pierre Ls. Panet, Montreal, £40; François Desrivières, Montreal, £25; Charles Labruère, Boucherville, £5; Jos. Périnault, ptre, Montreal, £4; J. Donnagairy, Montréal £10; Pierre Fortier, Montréal, £5; S. de Beaujeu, Montreal, £10; Jos. Provain, Montreal, £5 11s. 2d.; Alex. Henry, Montreal, £25; Ls. Dulongpré, Montreal, £2; Pierre Huguet Latour, Montreal, £3; J. F. Hébert, ptre, £3; Rosina McClement, Montreal, £15; David David, Montreal, £12 10s.; Michel and Samuel Dumas, Montreal, £8; Jos. Périnault, fils, ptre, Rivière des Prairies, £4; Etienne Deschambault, Longueuil, £3; F. Laperière, Boucherville, £10; Jos. Bédard, Montreal, £6; Maurice Blondeau, Montreal, £6; Pierre Constantin, Montréal, £1; Frs. Compain, curé, St. Antoine, £2; Christophe Marchesseau, St. Antoine, 5s.; Jean Bte. Levesque, Montreal, £1; Samuel David, Montreal, £5; M. Panet, curé, Verchères, £5; Louis Cadieux, Montreal, 10s.; Michel Jaubert, Montreal, 10s.; J. M. C. De les Derners, Ste. Anne, 10s.; George Myer, Pointe Claire, £2; Eustache Parent, Montréal, £2; François Fillau, Montreal, 10s.; St. Georges Dupré, Montreal, £4; P. R. St. Ours, L'Assomption, £20; M. Réard, ptre, St. Hyacinthe, £2; Jean B. Boucher, curé, Laprairie, £4; François Rolland, Laprairie, £4; Edmond Henry, £4; Joseph Hébert, Laprairie, £4; Jos. Ignace Hébert, Laprairie, £4; Joseph Nolin, Laprairie, £2; Simon Baruret, Laprairie, 5s. 3d.; J. Bte. Perras, Laprairie, £2; Louis Lefebvre, Laprairie, £4; Simon Nixon, Laprairie, £1 3s. 4d.; Antoine Dupré, Laprairie, 5s.; Michel Boucher, Laprairie, 5s.; Frédéric Hintz, Laprairie, 5s. 6d.; Veuve Dupuy, Laprairie, 105; François Dupuy, Laprairie, 5s.; Joseph Porcheron, Laprairie, 10s.; Pierre Perras, Laprairie, 5s.; Jos. Tremblay, Laprairie, 5s.; Grant & Laframboise, Montreal, £12 10s.; Christophe Sanguinet, St. Philippe, £6; François Malhiot, Verchères, £8 5s.; François Milloni, Montreal, £6; Louis Charland, Montreal, £2; Lambert St. Omer, Montreal, £2; J. Bte. Desève, Montreal, £1; Charles Martel, curé St. Marc, £2; Pierre Fréchette, curé, Belœil, £2; —— Gadebois, Capte de milice, Belœil, 15s.

L'hon. M. PELLETIER.

Je ferai observer qu'en tête de cette longue liste se trouve aussi le séminaire catholique de Saint-Sulpice de Montréal, qui s'est inscrit pour une somme de £500 (plus de deux mille piastres) et s'est engagé à verser une somme égale, tous les ans, pour soutenir la guerre, même contre la France. Nous avons une liste semblable de Sorel et, parmi les souscripteurs, j'y vois un M. Cardin. Nous avons une autre liste de Québec, de Lavaltrie, de Laprairie. Permettez-moi de donner lecture d'une lettre très instructive adressée par le curé de Lavaltrie au secrétaire du Gouverneur général:

Permettez-moi de vous offrir mon humble souscription pour aider à la cause de la guerre contre la France. Je n'envoie que quatre louis, mais j'en donnerai autant tous les ans, tant que la guerre durera.

Parmi les documents se trouve une pièce réellement touchante. En voici un extrait:

Nous, gens du peuple, ne souscrivons pas des sommes élevées, comme certaines personnes, mais c'est parce que nous sommes pauvres. Le peu que nous donnons est une preuve de nos sentiments et de notre désir.

Ces Canadiens souscrivaient deux schellings, un schelling et quelquefois moins, mais ils faisaient preuve de bonne volonté. Les Canadiens de 1912 ne peuvent-ils pas imiter leurs ancêtres de 1799? J'ai sous les yeux d'autres documents semblables qui font voir que des souscriptions de même nature ont été recueillies en 1800, 1801, en 1804 et 1816. Ceci nous démontre que les habitants du Canada, français et anglais, étaient également fidèles à la couronne et à l'empire britannique et contribuaient, dans la mesure de leurs forces, pour venir en aide à la mère patrie.

Dans certains milieux, on prétend que nous ne devrions pas consentir à cette contribution et quelques orateurs se sont servi de paroles sévères à notre égard, pour nous le faire savoir. Je tiens à déclarer que nous demandons cette contribution parce que nous avons l'intime conviction qu'en agissant ainsi nous accomplissons un devoir sacré, et tous les gros mots que l'on pourra nous appliquer ne nous empêcheront pas de le remplir jusqu'au bout. Les Canadiens français ont des traditions et un passé dont ils sont fiers; ces traditions, nous devons les maintenir.

Jadis, monsieur l'Orateur, un drapeau qui nous était cher flottait sur ce pays, mais il a traversé les mers et a été remplacé par un autre. Pendant de longues années ensuite, nous avons vu ces deux drapeaux en guerre l'un contre l'autre et nos cœurs en ont saigné; mais nous sommes restés à notre poste, fidèles à notre nouvelle allégéance et conscients de ce que nous devions à l'Angleterre. Aujourd'hui, notre fidélité reçoit sa récompense en voyant à l'horizon ces deux drapeaux d'autrefois mêlant leurs plis dans la brise, et nous avons l'intime satisfaction de savoir qu'en aidant à l'un nous portons secours à l'autre. Agissons de l'abondance du cœur. Il est vrai qu'il s'agit d'une forte contribution, mais le Canada sera bientôt un grand pays avec lequel il faudra compter.

Je fonde beaucoup d'espoir sur l'effet moral de la décision que nous prendrons dans cette affaire, et j'ai la conviction que nous contribuons, modestement et pour notre faible part, au maintien de la paix dans le monde. J'espère et je désire que la démarche du Canada aura une répercussion universelle. S'il en est ainsi qu'est-ce que nous réserve l'avenir? Permettez-moi de citer un extrait d'un article publié par un journal allemand très important, l'organe du parti de la marine et de l'armée en Allemagne:

Nous devrions être rassurés en constatant que le Canada met une condition importante à son cadeau, en demandant d'avoir à l'avenir un représentant dans le Gouvernement de l'Empire Britannique. Les autres grandes colonies suivront sans doute cette exemple.

Nous n'aurons plus affaire à l'Angleterre seule, dont les regards à moitié effrayés et à moitié menaçants sont constamment fixés sur la mer du Nord et maintiennent l'Europe dans un état de nervisité aiguë depuis des années.

Il est à supposer que cette collaboration dans des conseils impériaux ouvrira des perspectives plus larges, grâce à la participation d'hommes pour qui l'empire mondial de l'Angleterre doit avoir une mission plus haute que de défier sans cesse une puissance continentale qui depuis plus de quarante ans a donné des preuves suffisantes de son amour de la paix.

Ces sentiments, exprimés par un grand journal allemand, sont un indice des conséquences considérables que peut avoir la démarche que nous tentons en ce moment. Nous avons, et nous sommes fiers d'avoir dans ce pays un grand nombre de noble fils de l'empire allemand et de les compter au rang de nos meilleurs citoyens. Si, par des moyens indirects, le Canada était destiné à être l'instrument d'une entente entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, ne devrions-nous pas nous en réjouir? Nos compatriotes d'origine allemande nous aideront à obtenir ce résultat et peut-être qu'un jour les 400,000 Allemands de ce pays adresseront au Fatherland un joyeux message pour lui exprimer sa gratitude et son contentement.

Je termine en exprimant l'espoir que mes compatriotes feront leur devoir dans cette circonstance. Les événements m'ont placé dans une position importante, mais très épineuse, une position remplie de difficulté, car je me rends parfaitement compte que je ne puis pas m'acquitter des devoirs qui m'incombent comme auraient pu le faire les coopérateurs de sir John A. Macdonald. Nous vivons dans une ère critique et nous assistons à des événements graves. Avec l'aide et le concours du premier ministre et de ses collègues, je fais appel au patriotisme de tous mes concitoyens; je considère qu'il est de mon devoir de faire retentir le clairon d'appel aux oreilles des Canadiens français ainsi qu'à celles des Canadiens de toute origine. De même que nos ancêtres ont fait leur devoir, sachons faire le nôtre et élevons-nous à la hauteur des circonstances. Notre tâche est de beaucoup plus facile que n'était la leur: sachons la remplir d'un cœur joyeux. Si, au cours de ces graves événements, on en rencontre quelques-uns qui préfèrent se tenir sur le bord du chemin pour lancer des insultes et de la boue, ne nous en occupons pas; que tous les autres marchent fièrement, drapeau déployé, à la défense de l'empire, notre héritage commun.

M. D. A. LAFORTUNE (Montcalm) (texte: Monsieur l'Orateur, l'honorable ministre qui vient de reprendre son siège (M. Pelletier) a été chaudement applaudi par ses amis, pour le discours qu'il vient de faire sur la marine.

Que les temps sont changés! Comme les jours se suivent mais ne se ressemblent pas! Lorsque l'honorable ministre des Postes parcourait la province de Québec, en compagnie de ses chefs, si vous l'aviez entendu dans ce temps-là, vous seriez bien surpris de l'entendre aujourd'hui. En compagnie de ses chefs: le "Maître" Henri Bourassa et M. Armand Lavergne, son chef tant aimé; quand il applaudissait bien fort ces messieurs qui parcouraient la province en disant: O marine infâme, loi néfaste, loi inique; je vous assure que ces jours-là il se lamentait, il pleurait presque. Quand on pense, disait-il, faire des vaisseaux de guerre, envoyer nos enfants se faire éventrer, se faire couper le cou... les faire trouer de balles... les arracher au sein de leurs mères... je vous assure que s'il a fait un beau discours aujourd'hui, c'était bien différent de ce qu'il faisait dans ce temps-là. Ces pauvres canadiens, ajoutait-il, se disposaient à aider l'Angleterre à qui nous ne devons rien. Il criait bien fort: L'Angleterre qui nous demande des vaisseaux est la nation la plus puissante du monde; l'Angleterre une nation si fière, si orgueilleuse, venir demander des vaisseaux au Canada, n'était-ce pas une honte? Voilà ce que disait le ministre des Postes et tous les nationalistes avec lui. Ils allaient même jusqu'à dire: Maudite marine.

Ils sont venus dans mon comté me faire la guerre, parce que j'avais voté pour la marine de sir Wilfrid Laurier. Ils criaient sur tous les hustings que c'était la fin du monde, en parlant de construire des vaisseaux pour défendre l'Angleterre. Dans ce temps-là, il n'y avait pas de danger, ce n'était pas nécessaire; dans ce temps-là, c'était une trahison nationale.

Que disent-ils aujourd'hui? Aujourd'hui, M. Laurier n'a pas fait assez. Le très honorable premier ministre appelait alors les vaisseaux achetés par le Gouvernement, une marine de fer-blanc, une "tin-pot navy."

Les nationalistes ont parcouru la province de Québec en disant: Laurier en fait bien trop, cela n'a pas de bon sens. Parmi eux, il y avait des hommes de talent, des orateurs distingués, et ils ont réussi à tromper l'électorat. Ils ont battu plusieurs de nos candidats parce qu'ils avaient voté pour cette loi.

Dans mon comté, "le Maître", comme je l'ai dit, est venu me rencontrer. Je me rappelle qu'il disait entre autres choses: Les enfants et les petits-enfants des députés qui ont voté cette marine maudiront leurs pères.

C'était joli, n'est-ce pas, de conseiller à nos enfants de nous maudire! J'ai voté la loi Laurier pour la marine sans peur comme sans faiblesse, et je ne le regrette pas. Ceux qui nous appelaient créchards parce que nous avions voté cette loi-là, disent le contraire aujourd'hui. C'est joli, n'est-ce pas?

M. Monk qui condamnait la politique de son chef est devenu plus tard ministre, moi, je n'entrerais jamais dans le cabinet d'un homme dont j'ai condamné la politique. Il disait que la politique de Laurier était inique, mais que celle de M. Borden était encore plus néfaste. Et ce sont ces mêmes messieurs qui viennent chanter les louanges du Gouvernement! Il nous disait: Vous n'êtes que des créchards, des moutons, des hommes sans mœurs et sans caractère. Vous votez comme de vils moutons. Nous répondions: Nous ne sommes pas plus moutons que vous, et nous ne sommes pas plus des créchards que vous. Nous aimons notre pays, nous aimons, nos enfants et nos femmes et nous connaissons notre devoir. Je vous assure que si c'était à recommencer, je n'hésiterais pas à faire mon devoir.

Je vois l'honorable ministre des Postes sortir de la Chambre. Il prend la porte, il se sauve, parce qu'il n'aime pas à entendre les vérités que j'ai à dire sur son compte. Il aime à éviter les discussions sur la question de la marine, voilà pourquoi il n'a pas assisté à l'assemblée de la Jeune-Lorette.

Quand je l'ai entendu parler, je croyais réellement qu'il avait copié le discours de l'honorable chef de l'opposition en faveur de la marine. Mais avant les dernières élections, il ne voulait pas entendre parler de marine. Il a bien changé depuis le 21 septembre 1911! Il vient de répéter ce que le chef de l'opposition a dit, à savoir que nous sommes une nation. Mais nous sommes une nation bien drôle, puisque nous ne sommes pas capables de rien faire par nous-mêmes, et qu'il va falloir faire construire nos vaisseaux ailleurs. Est-ce que l'Angleterre fait construire ses vaisseaux en Allemagne, en Italie, au Danemark, en France, en Chine ou au Japon? Non, elle les construit chez elle et dès le commencement de sa flotte elle a construit tous ses vaisseaux. Où l'Allemagne fait-elle construire ses vaisseaux? Est-ce en Angleterre, en France ou dans d'autres pays? Non, c'est chez elle. Est-ce que les Etats-Unis font construire leurs vaisseaux en Angleterre, en France ou au Japon? Non, ils construisent eux-mêmes leurs vaisseaux. C'est sur leur territoire qu'ils sont bâtis. Est-ce ainsi que l'on va prouver que nous sommes une nation? Pourquoi donc aller ailleurs? Mais on dit que cela va coûter trop cher de bâtir au Canada. Quand bien même cela coûterait un peu plus cher et que cela prendrait plus de temps, au moins nous garderions notre argent, nos deniers resteraient dans le pays, ces millions resteraient sur le territoire canadien. Mais non, cela ne fait pas l'affaire de ces messieurs. Ils veulent envoyer cet argent en territoire anglais, ce sont les ouvriers de Manchester et des autres grandes villes anglaises qui en profiteront et nous,

nous les regarderons faire, nous les regarderons dépenser nos millions sans qu'un sou ne nous reviennent! Et ces messieurs crient: Vive la mère patrie.

Hourra pour la marine!.. Vive la marine! Vive la contribution à la marine anglaise!

La marine Laurier était cependant une marine canadienne, sous le contrôle du Gouvernement et du Parlement. Le ministre des Postes et ses amis, statut en mains, ont réussi à faire croire, dans l'élection de Drummond-Arthabaska, que c'était une marine impériale. L'honorable ministre, avec tous ses bons nationalistes, criaient bien fort que Laurier avait cessé d'être Canadien français, que c'était un Anglais qui vendait le Canada à l'Angleterre. Ces messieurs se sont promenés dans la province, avec la fameuse résolution adoptée à Saint-Eustache et au patinoir de la rue Ontario, à Montréal. Ils sont allés à Saint-Jérôme, à Nicolet, dans Chambly-Verchères, et partout ils répétaient que c'était un crime national que de vouloir entreprendre la construction d'une marine. Ils disaient: Est-ce que nous n'avons pas bien vécu jusqu'à aujourd'hui sans marine? Pourquoi commencer aujourd'hui? c'est la ruine du pays. Bourassa avait deux grandes listes pour démontrer ce qu'avait coûté la construction d'une marine aux Etats-Unis, en France, en Angleterre et dans tous les grands pays du monde. Et pour bien faire voir que c'était une politique d'extravagance sinon ruineuse, lorsque nous avions toujours vécu dans l'aisance, la prospérité et le bonheur, sans marine, il disait: En 1901, M. Laurier a fait son devoir; de même en 1903 à Londres, en 1906 et 1909. Mais il ajoutait: Il a vieilli, il commence à perdre la tête. . . il parle de faire une marine sur ses vieux jours. . . vous voyez bien qu'il en perd. . .

Voilà le langage que tenaient ces messieurs alors.

Est-ce que je n'avais pas raison tout à l'heure de dire que les temps sont changés?

L'honorable M. Monk,—il faut bien lui donner ce titre puisqu'il a été ministre quelque temps—disait à Lachine: quand on pense que je suis obligé de me séparer de mon chef; que cela me fait donc de la peine. . . Borden est encore pire, il veut faire une marine et faire voter 20 millions en plus. . . Qu'aurait-il dit si on lui avait parlé, dans ce temps-là, de 35 millions? Je pense qu'il lui aurait fait passer un mauvais quart d'heure; il aurait été certainement bien plus mécontent.

Pourquoi, ajoutait-il, ne pas construire le canal de la baie Georgienne? achever le creusement de nos canaux? construire de nouveaux chemins de fer? favoriser la colonisation? ouvrir nos grandes routes nationales? Tout est dans le besoin ici et on veut prendre l'argent du peuple pour construire des vaisseux. Voilà ce que disait M. Monk qui condamnait son chef presque en pleurant: Que cela me fait de la peine, disait-il, Laurier avait une mauvaise politique mais Borden en a une encore pire.

Pour le remercier de l'avoir ainsi condamné, le premier ministre l'a fait entrer dans son cabinet.

Si je savais qu'en condamnant mon chef je serais récompensé de cette façon, je serais peut-être tenté de faire la même chose.

Une VOIX: Oh! non.

M. LAFORTUNE: Je dis donc: pourquoi au moins ne pas construire les vaisseaux dans notre pays? A-t-on peur de protéger nos ouvriers, de donner de l'ouvrage à ceux qui viennent au pays, aux immigrants qui nous arrivent par centaines de mille? Pourquoi ne pas employer nos matériaux à cette construction? Nous avons en abondance le bois, le fer, l'acier, l'étain, le nickel, etc. Pourquoi envoyer construire en Angleterre des bateaux que nous pouvons faire ici? Et ces messieurs crieront au patriotisme dans notre pays.

Notre premier devoir est de protéger ceux qui vivent au Canada, de protéger nos femmes et nos enfants, de consulter les intérêts du pays, d'étendre notre commerce et d'exploiter nos ressources, de donner de l'ouvrage à ceux qui vivent avec nous. Mais le Gouvernement ne paraît pas comprendre ce devoir-là. Les ministres veulent faire construire des vaisseaux pour madame l'Angleterre. Moi, je dis non. J'aime l'Angleterre comme j'aime la couronne sous laquelle nous vivons. Mais pourquoi veut-on envoyer notre argent pour faire vivre les ouvriers de l'Europe, ceux de l'Angleterre en particulier? Nous ne pourrons pas contrôler cette dépense faite en Angleterre.

Lorsque l'honorable M. Monk disait, comme un grand nombre d'autres, que nous ne devions rien à l'Angleterre et je ne suis pas prêt à partager cette opinion-là —pourquoi alors lui donner 35 millions de piastres? Quand donc le peuple a-t-il donné mandat de faire un tel cadeau à l'Angleterre? Avons-nous mandat de donner ce qui ne nous appartient pas? Sont-ils par là même des bienfaiteurs du peuple? Non, nous sommes ici pour voir à ce que les ressources de notre territoire soient exploitées, à ce que les lois votées soient justes et soient appliquées d'une façon équitable, pour voir à ce que l'argent du pays soit ménagé, contrôlé, afin que nous puissions rendre compte à ceux qui nous ont élus.

On a parlé du gouvernement représentatif, on a dit que nous jouissions de toutes nos libertés. C'est vrai. Mais comme représentants du peuple avons-nous ce droit-là? Lorsque les comptes publics sont rendus, il est de notre devoir de demander aux ministres pourquoi ils ont payé $10 à cet homme-là, ou dépensé telle autre somme. Les comptes sont examinés par nous et

nous devons savoir pourquoi et à qui l'argent a été payé.

Nous devons donc rendre un compte fidèle à nos électeurs avec pièces justificatives. Si nous allons faire construire nos vaisseaux en Angleterre, aurons-nous le droit de demander ce que l'on a fait avec notre argent?

Donnez-moi les comptes afin de me faire voir à qui vous avez payé ces 35 millions. Non, me répondra-t-on, ce n'est pas de vos affaires, vous n'êtes pas le mandataire de la chambre des communes d'Angleterre, vous êtes mandataire de la Chambre des communes du Canada et, par conséquent, vous n'avez pas le droit d'avoir les pièces justificatives de cette dépense.

Que devient le système représentatif? Est-ce une lettre morte? Ce système représentatif que nous a procuré le sang des patriotes, dont un bon nombre sont montés sur l'échafaud parce qu'ils avaient revendiqué ce droit.

Je pose donc comme principe que sous un gouvernement représentatif on n'a pas le droit de dépenser un sou sans la sanction de ceux qui représentent le peuple.

Est-ce que vous, monsieur le député-Orateur, vous auriez le droit de prendre un sou comme indemnité de la charge honorable que vous occupez, avant qu'il fût voté par le Parlement? N'en est-il pas de même pour les députés de cette Chambre? N'en est-il pas de même pour Son Altesse Royale le Gouverneur général? Je dis donc que le peuple est au-dessus du roi, au-dessus du Gouvernement, et qu'il a le droit de savoir pourquoi et à qui il a payé.

On a dépensé des centaines de millions pour la construction de nos chemins de fer, pour traverser les montagnes, les vallons et les plaines, pour construire des ponts au-dessus des fleuves et des rivières; tout cela pour ouvrir notre pays, en connaître et en développer les ressources; mais cela a toujours été fait avec la sanction du Parlement.

Que deviendraient nos grandes entreprises nationales si on les faisait construire ailleurs? Pourquoi ne pas faire fabriquer nos chars ailleurs; nos quais par des étrangers; nos grandes usines par des étrangers; nos vaisseaux de navigation intérieure par des étrangers? Pourquoi ne pas faire diriger cette Chambre par des étrangers?

Le gouvernement du jour est puissant avec la majorité honorable qu'il a derrière lui; mais qu'il n'oublie pas que le peuple est au-dessus de lui, lequel n'oublie pas. Tout ce que le Gouvernement fait sera soumis au peuple et discuté par lui. Le peuple lui demandera compte de l'argent voté pour être dépensé à l'étranger sans sa permission.

Quand il s'est agi de la marine Laurier, on nous disait: Vous n'avez pas le droit de faire cette marine parce que la chose n'a pas été discutée devant l'électorat. C'est ce qu'on nous disait sans cesse lors de la dernière élection générale.

Eh bien, quand le Gouvernement actuel a-t-il demandé à l'électorat de voter ces 35 millions? Est-ce qu'il en a été question dans la dernière lutte? Assurément non. Ces messieurs voulaient arriver au pouvoir avec des "side issues", et ils ont réussi. Comme l'a dit M. Monk: Nous sommes ici et vous êtes là.

Le Gouvernement devra un jour rendre compte des promesses que ces messieurs ont faites et je suis bien certain que le peuple grondera, et quand il gronde, c'est bien méchant.

Comme je viens de le dire, dans un jeune pays comme le nôtre, je suis porté à croire que M. Monk avait raison lorsqu'il prétendait qu'il valait mieux employer nos millions à des entreprises nationales plutôt que d'en faire cadeau, comme on le propose maintenant.

On n'entend plus parler de ces grands travaux. Pas un membre du Gouvernement ne parle des grandes améliorations qui devaient être faites avec l'argent de la marine. A-t-on changé d'idées? Je crois que l'ancien ministre des Travaux publics avait pas mal raison lorsqu'il disait que nous avions trop besoin de notre argent pour faire les améliorations nécessaires dans notre pays, pour l'envoyer ailleurs. Pourquoi, disait-on aux dernières élections, prendre des millions pour aider à l'Angleterre lorsque la classe agricole a tant besoin de toutes sortes de subsides.

L'ancien ministre des Travaux publics représente un comté rural, presque exclusivement composé de braves cultivateurs, aussi comme il larmoyait sans cesse en faveur des cultivateurs! Il voulait les protéger contre la concurrence étrangère. Pourquoi ne pas aider à nos fromageries, à nos beurreries et protéger l'industrie agricole contre la concurrence étrangère. Pourquoi ne pas creuser nos canaux, faire de l'irrigation et dépenser ainsi l'argent du peuple au profit du peuple? Je crois que, avant de faire des cadeaux de 35 millions, nous devrions examiner nos besoins. Avant d'envoyer notre argent là-bas, commençons par aider la classe la plus nombreuse du peuple, la classe agricole.

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

Reprise de la séance.

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

M. MIDDLEBRO propose la 2e lecture du projet de loi, déposé par M. Lespérance, concernant la compagnie de navigation Richelieu-Ontario.

M. CARVELL: Lorsque ce projet de loi est venu sur le tapis, il y a quelque temps,

j'ai ajouté que toute explication paraissait faire défaut. Plus tard, je reçus en conversation de la part de l'auteur du projet de loi l'assurance qu'il en fournirait à la Chambre une explication satisfaisante. Ce n'est pas mon désir de retarder l'achèvement réglementaire du bill, mais il renferme une disposition tellement peu ordinaire que la Chambre a le droit d'exiger quelque éclaircissement de la bouche de l'honorable député qui en est chargé.

M. l'ORATEUR: Comme cet honorable député n'est pas présent, il y aurait peut-être lieu de réserver le bill?

M. CARVELL: C'est mon avis.

(Le projet de loi est réservé.)

2e LECTURE

Du projet de loi (n° 29), déposé par M. Meighen, tendant à constituer en corporation la compagnie "Canada Western Trust and Mortgage".

REPRISE DU DEBAT SUR LE PROJET D'AUGMENTER LES FORCES NAVALES ACTIVES DE L'EMPIRE.

La Chambre reprend la discussion générale du projet de résolution tendant à augmenter les forces navales actives de l'empire.

M. LAFORTUNE (texte): A la suspension, monsieur le député-Orateur, j'étais à répondre à ce que les honorables députés de la droite disent au sujet de la protection que les Canadiens ont eue de la mère patrie, autrefois. Ces messieurs disaient que nous n'avions rien à donner à l'Angleterre parce que nous ne lui devions rien, et que si le Canada était resté sous la tutelle de la mère patrie, comme faisant partie de l'empire, cela était dû aux efforts généreux et courageux des Canadiens français. Et ils concluaient en disant: Non, nous ne devons rien à l'Angleterre, pourquoi alors construire des vaisseaux?

On allait jusqu'à dire que si nous avions eu la liberté dont nous jouissons maintenant, nous l'avions arrachée à la pointe de l'épée; qu'il avait fallu percer le drapeau britannique de nos balles canadiennes pour respirer l'air de la liberté.

C'est peut-être un langage très énergique et assez correct, venant de la bouche de ceux qui opposaient la construction d'une marine canadienne. Il avait fallu percer, trouer, déchirer le drapeau britannique pour pouvoir jouir des libertés que nous avons. On a répété cela dans plusieurs endroits et dans de grandes assemblées politiques. Ceux qui accompagnaient ces messieurs applaudissaient bien fort à ces paroles. Ils faisaient beaucoup de bruit pour faire voir que la politique navale Laurier ne valait rien.

Je voudrais bien voir ces messieurs tenir le même langage sur le parquet de la Chambre aujourd'hui.

Quand j'entendais le député,—non, pas le député, mais celui qui a voulu l'être,—quand je l'entendais à Saint-Eustache, dans le comté de Bagot, à Chambly-Verchères et partout où il est passé, dire: Quand on pense qu'on veut faire des vaisseaux pour protéger l'Angleterre, lorsque les soldats anglais en 1837-38 ne se gênaient pas de faire entrer leurs chevaux dans les églises et de les faire boire dans le calice... et ceux qui l'accompagnaient criaient bien fort: Hourra pour Marsile!

L'honorable ministre des Postes en connaît quelque chose; il a assisté à un grand nombre d'assemblées nationalistes; lui, qui était dans le temps un des plus forts nationalistes connus, il ne protestait pas. Aujourd'hui, il est vraiment impérialiste. Il voudrait que nous donnerions tout ce que nous avons au pays pour l'Angleterre, sa nouvelle patrie. C'est avec ces déclarations-là et d'autres semblables qu'ils ont réussi à battre le gouvernement Laurier. Les uns disaient que nous ne devions rien à l'Angleterre et les autres disaient que l'Angleterre nous devait tout; qui si elle possédait encore la colonie du Canada,—la plus belle de l'empire,—que cela était dû au dévouement et à la fidélité des Canadiens.

Où sont ces messieurs maintenant? J'ai hâte de les entendre dans cette Chambre. Ils n'ont pas parlé beaucoup depuis que le débat est commencé, mais ils ne tiennent pas le même langage qu'autrefois.

Que s'est-il donc passé depuis le 21 septembre 1911? Est-ce que ce serait le pouvoir qui les a fait ainsi changer? Sont-ce des promesses qui ont été faites, des places à obtenir? Je ne comprends pas ce changement-là. Depuis le 21 septembre, ce qui ne valait rien s'est changé en or; le vil plomb est changé en or. C'est un vrai mystère.

Prenez garde, le peuple se souvient; il se rappellera bien de tout ce que vous avez dit avant le 21 septembre, comme de tout ce que vous dites depuis le 21 septembre, et il vous fera rendre un compte sévère.

Si, encore, on nous faisait voir que lors du passage des ministres à Londres ces messieurs s'étaient un peu occupés de la classe agricole; si on avait mis au moins comme condition, à ce cadeau de 35 millions, que l'embargo sur le bétail canadien serait enlevé, je dirais: ils ont fait quelque chose. Mais non, on pense aux cultivateurs en temps d'élections, quand on va solliciter leurs suffrages. Mais quand on leur demande de se saigner de 35 millions, pour en faire cadeau à l'Angleterre, on oublie ce qui se rapporte à leurs propres intérêts. Nous envoyons nos bestiaux en Angleterre et en arrivant sur les quais, il est défendu d'aller plus loin. Ils sont tués sur place pour protéger les bestiaux irlandais, écossais ou anglais.

Si vous aviez été dans Drummond-et-Arthabaska et si vous aviez entendu les députés de l'opposition d'alors, vous verriez qu'ils ne chantaient pas la même chanson qu'aujourd'hui. J'étais dans Drummond quand on a discuté la question de la marine. On disait qu'elle avait été inventée par M. Laurier, que c'était une chose inique, une trahison nationale que de construire des vaisseaux de guerre, que le Canada n'en avait pas besoin, qu'il était en paix avec tous les autres pays, que nous n'avions rien à craindre de n'importe quel pays, que c'était une folie qui était passée par la tête de M. Laurier. Voilà ce que l'on disait. Où sont les fous à l'heure qu'il est? Où sont les rêveurs? Les hommes qui tenaient ce langage ne se mettent plus aujourd'hui en avant, ils se tiennent en arrière. Ils ne veulent plus répéter la même chose. C'est bien mystérieux. Des hommes de talents, des orateurs distingués sont muets comme des carpes. Eux qui parlaient si bien, qui parlent bien mieux que moi, au dire de certain individu qui se tient dans la galerie des journalistes pour insulter les mandataires du peuple, qui est payé tant la ligne pour cela, je voudrais bien entendre ces orateurs qui parlent si bien la langue de Boileau, tandis que moi je la parle si mal, dit ce monsieur de la galerie. Mais moi, au moins, j'ai le courage de dire ma pensée.

Le Gouvernement fait venir des émigrés dans ce pays, pourquoi? parce que des trois choses essentielles pour faire un grand pays il nous en manque une. Nous avons le territoire, nous avons les voies maritimes les plus belles du monde, mais ce qui nous manque, c'est la population. Nous avons un territoire huit fois plus grand que la France, dix fois plus grand que celui de l'Angleterre, quinze fois plus grand que celui de la Belgique et le double de celui des Etats-Unis, mais nous n'avons presque pas de population.

Le Gouvernement fait tout espèce de sacrifice pour attirer l'émigration ici, mais une fois ces émigrants arrivés dans le pays, qu'en ferons-nous? Nous ne pouvons espérer augmenter notre population qu'en lui donnant du pain et de forts salaires, en l'encourageant, en donnant du travail à ceux qui se sont établis sur le sol du Canada.

Si on fait bâtir nos vaisseaux à Londres cela ne rapportera absolument rien à notre trésor public. Si on faisait ces travaux ici, on utiliserait la matière première, on garderait notre argent au Canada et nos fonds seraient dépensés sur notre territoire. On peut différer d'opinion sur une question de procédure, mais sur une question semblable il ne peut pas y avoir deux opinions. Le peuple qui travaille, qui sue, qui fait des économies vous demandera compte de votre conduite; il ne vous a pas confié la garde de ses deniers pour les envoyer en Angleterre, mais bien pour les garder au Canada, pour augmenter le budget national, pour être une compensation pour nos sacrifices. Il ne peut pas y avoir deux opinions là-dessus; à moins que la partisannerie politique étouffe les sentiments.

M. CLARK (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, je soulève la question de règlement; le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel) fume dans la salle.

M. LAFORTUNE: Monsieur le député-Orateur, je n'ai pas d'objection à ce que l'honorable ministre fume, c'est peut-être le seul privilège qu'il lui reste, et il n'y fumera peut-être pas longtemps.

Au début de ce débat, d'après le tableau que l'honorable premier ministre nous a fait, il était évident que la guerre était à la veille d'éclater. Il voyait le ciel noir, de gros nuages à l'horizon. Il entendait le canon, il sentait la poudre; tout annonçait la guerre. J'avais peur. Je commençais à penser à faire mon testament. Songez-y monsieur, une guerre qui viendrait peut-être anéantir notre population; il était temps de règler nos comptes avec la Providence. Depuis, on s'est un peu rassuré, car d'après le ministre des Postes, la guerre n'est pas aussi imminente; le ciel s'éclaircit, le canon ne gronde plus, la guerre est plus loin. Ces messieurs ne s'accordent pas beaucoup. S'ils ne s'accordent pas plus que cela dans le cabinet, il doit y en avoir de la bataille.

Supposons que l'Allemagne fasse une déclaration de guerre, l'Angleterre se prépare, elle met tout son effectif en route, tout s'en va à la guerre. Qu'est-ce que nous aurions dans le pays pour nous protéger? Est-ce que l'Angleterre nous enverrait ses vaisseaux, dont elle a tant besoin, pour défendre nos côtes, nos pêcheries, pour empêcher la contrebande? Qu'aurions-nous dans les eaux canadiennes pour nous protéger? Nous n'aurions pas même une chaloupe ou un chaland; nous n'avons rien. On ne prendrait pas les aéroplanes des Etats-Unis de crainte de se faire casser le cou.

Quelle est la partie du monde qui bénéficiera le plus en temps de guerre. N'est-ce pas le Canada, la principale colonie de l'empire.

Lorsqu'un pays est en guerre, le commerce est arrêté, on ne cultive plus, tout est paralysé. Or, l'Angleterre, qui est un pays essentiellement manufacturier, où prendra-t-elle les fournitures de son armée? N'est-ce pas au Canada, dans les territoires du Nord-Ouest, où il y a tant de millions de boisseaux de blé à sa disposition?

Le Canada qui a tant de milions de minots de blé à exporter, comment fera-t-il pour protéger ce blé s'il n'a pas de bateaux? Irons-nous en emprunter des Etats-

Unis, de l'Allemagne, de l'Italie, de la Chine ou du Japon? Il nous faut quelques vaisseaux prêts à protéger le Canada d'abord, et même prêts à aider l'empire en cas de guerre. Je dis que la loi passée par M. Laurier est la seule nécessaire, la seule pratique pour la protection de l'empire et du Canada. Quand j'entends aujourd'hui ces messieurs dire ce qu'ils disent, je ne puis croire à leur sincérité. Ce qu'ils proposent n'est pas pratique et est contraire à la constitution de notre pays.

L'honorable ministre des Postes a dit des choses bien surprenantes cet après-midi.

Il a remonté très loin en arrière; il a même lu des mandements, mandements qu'il n'aurait pas lu aux électeurs de Drummond-et-Arthabaska, et s'il l'avait fait, je ne sais s'il aurait eu le même résultat qu'il a eu.

On ridiculisait la marine de M. Laurier, comme l'a fait le député de Chambly-Verchères, on disait qu'elle ne valait rien, que ces vaisseaux n'étaient que des vieilles tinettes prêtes à tomber en bottes, que ce n'était que de vieux navires qui traînaient, et que l'Angleterre ne voulait plus employer, des vieux sabots. Si on avait dit alors ce que l'on dit aujourd'hui, le député Gilbert n'aurait jamais été élu. Il est vrai qu'il n'est pas resté longtemps en Chambre et que, quand les électeurs ont eu la chance de prendre leur revanche, ils l'ont vite renvoyé chez lui.

L'honorable ministre des Postes a dit qu'il fallait regarder au lendemain. C'est vrai, et c'est pourquoi sir Wilfrid Laurier, qui voyait loin dans l'avenir, s'est dit qu'il fallait nous préparer.

Bâtissons-nous une flotte, commençons à faire nos propres vaisseaux. et au fur et à mesure que nous le pourrons, nous ferons davantage. Nous n'aurons que deux ou trois vaisseaux pour commencer, mais nous en ferons d'autres avant longtemps. Ces messieurs de la droite n'auront pas le temps d'en bâtir, car, monsieur le député-Orateur, avant longtemps nous reprendrons la place que ces messieurs occupent, et alors, nous pourrons dire à notre tour: Nous sommes ici et vous êtes là. Lorsque la politique Laurier sera comparée à celle des nouveaux ministres, et que le peuple sera à même de juger, je vous assure que le délibéré ne durera pas deux années. Les électeurs n'auront pas d'hésitation à condamner cette politique antinationale. On peut tromper le peuple une fois, mais on ne peut pas le tromper deux fois. Et vous vous en apercevrez aux prochaines élections. Il faut voir au lendemain, mais pour cela il ne faut pas attendre que le feu soit à la maison. C'est ce que M. Laurier avait compris en se préparant aux luttes de l'avenir. En parlant comme il l'a fait, le ministre des Postes n'a fait que confirmer la politique de M. Laurier. Sa loi autorisait la défense du territoire, la défense de nos pêcheries. Elle était nécessaire, et la preuve, la voici: A peine les nouveaux vaisseaux étaient-ils achevés et étaient-ils arrivés dans les eaux canadiennes qu'en s'en est servi pour saisir des vaisseaux étrangers faisant la pêche dans les eaux canadiennes au détriment du trésor public. Ceci ne prouve-t-il pas que la politique de l'ancien gouvernement était nécessaire?

On a parlé, dans le temps, du "Niobe" et du "Rainbow". J'entendais les anciens candidats dire: Ces vaisseaux-là ne valent rien, et si nous prenons le pouvoir, ils seront vite revendus. Je n'ai pas entendu dire qu'ils étaient encore vendus. Où sont maintenant le "Niobe" et le "Rainbow"? Est-ce que ces messieurs ne s'en servent pas? Ne font-ils pas partie de la flotte? Voilà la sincérité de ces messieurs. Quand ils sont dans l'opposition, le "Niobe" et le "Rainbow" ne valent rien, c'est de l'argent jeté à l'eau. Mais dès qu'ils arrivent au pouvoir, ils se promènent avec, ils font des voyages à droite et à gauche: Vive le "Niobe"! Vive le "Rainbow"! Ils les ont peinturés à neuf, ils ont fait poser un nouveau gouvernail au "Rainbow", et ils y ont mis un nouveau pilote. . . vive le "Rainbow"! . . .

Ces messieurs disaient aux électeurs de Chambly-Verchères, de Yamaska, de Berthier, de Bagot, de Dorchester: si nous arrivons au pouvoir, cette loi infâme de Laurier sera rappelée, nous la déchirerons de nos statuts. Où sont leurs promesses aujourd'hui? On devait consulter le peuple; ce pauvre peuple serait appelé à se prononcer par un plébiscite. Ne votons pas d'argent, disaient-ils, ou de contribution, à moins que cela ne soit soumis au peuple.

Le peuple a-t-il été consulté sur ce cadeau de 35 millions? Ces messieurs sont comme sœur Anne, qui regarde toujours et ne voit rien venir. Ils vont regarder longtemps, parce qu'il n'y aura ni rappel de la loi Laurier, ni plébiscite sur cette contribution.

Dans ce temps-là, pour acheter le "Niobe" et le "Rainbow", le Gouvernement avait voté environ un million et demi pour chacun d'eux, et ils nous disaient: Vous n'avez pas consulté le peuple, vous n'avez pas parlé de cela à la dernière élection, donc, vous n'avez pas le droit de dépenser cet argent.

Ces messieurs sont maintenant au pouvoir.—je ne dirai pas qu'ils sont à la crèche, comme ils le disaient de nous, je les estime trop pour cela et je ne veux rien dire qui soit malicieux,—mais n'ai-je pas le droit d'examiner leur sincérité? Pourquoi ont-ils changé d'opinion si vite? Comment se fait-il que ce que les libéraux faisaient ne valait rien, et quand ce sont les conservateurs, tout est bon, tout est miel.

Quand il s'agit de dépenser une somme d'argent, on peut différer d'opinion; mais quand il s'agit de donner, je pose comme principe que les mandataires du peuple n'ont pas été élus pour faire des donations.

Les deniers du peuple doivent être employés pour le peuple. Quand nous votons $2,000 ou $100,000, j'ai le droit de venir devant la Chambre et d'examiner les comptes, afin de savoir à qui cet argent a été payé.

Est-ce que les honorables députés de la droite n'ont pas été jaloux de cette prérogative? Lorsqu'à Sorel, dans le comté de Richelieu, le gouvernement avait vendu un peu de peinture à un député, ces messieurs, jaloux des libertés populaires, demandèrent, devant le comité des comptes publics, qu'une enquête fût instituée afin de voir ce qui s'était passé. Ils avaient parfaitement raison. Mais dans le cas qui nous occupe, 35 millions s'en iront à Londres, seront dépensés là-bas, et les mandataires du peuple n'auront pas un mot à dire, pas un compte à vérifier, à critiquer, et faire amender.

Je maintiens que c'est contre la Constitution qui autorise le Canada à se construire une marine, mais vous ne trouverez rien dans cette Constitution qui vous autorise à faire construire une marine à l'étranger. Je dis à l'étranger, parce que c'est en dehors de l'autorité de la Chambre des communes du Canada, c'est au delà de nos pouvoirs. Voilà pourquoi je me sers du mot étranger. Ces travaux étant faits en Angleterre, nous ne pourrons pas surveiller les dépenses, ce sera donc tout à fait inconstitutionnel. Le Gouvernement peut passer outre, il est puissant, il peut faire décréter la chose par le vote de sa majorité, mais je maintiens que ce sera contraire à tous les principes du gouvernement représentatif, du gouvernement du peuple par le peuple et pour le peuple. Le ministre des Postes a dit que des mots étaient inutiles que cela ne sert à rien, qu'il faut des actions. Mais met-il cela en pratique? Où sont ses déclarations, ses promesses et les critiques qu'il a faites? Il n'a rien fait pour remplir ses promesses aux électeurs du pays. Des mots ne valent rien, dit-il, il faut des œuvres. Très bien, mais je lui dis: d'abord, prêchez par l'exemple; quand on dit qu'une marine n'était pas nécessaire, ce n'était que de vains mots, on n'avait pas l'intention de rien faire pour rappeler cette loi.

Une VOIX: Que faites-vous de l'empire?

M. LAFORTUNE: Qu'est-ce qu'il veut, celui-là. Je ne sais de quelle partie du pays il vient, mais il me semble être un pur.

On a parlé d'autonomie du Canada. Il y a longtemps que j'entends discuter cette question-là? Qu'est-ce que l'autonomie du pays? Pour moi, il me semble que l'autonomie du pays veut dire la conservation des droits et des privilèges dont nous jouissons.

Est-ce bien protéger l'autonomie du Canada que de se départir des droits et des privilèges que la Chambre des communes possède de contrôler les dépenses publiques et de nous faire rendre compte par l'administration de tout ce qu'elle a fait? Avons-nous le droit de déléguer à un autre pays les pouvoirs de la Chambre des communes, le droit qu'elle a de contrôler l'argent? Pouvons-nous déléguer l'exercice de tels droits à un autre pays? En vertu de quel principe pourrions-nous en agir ainsi. Est-ce que j'ai le droit de dire à mes électeurs que j'ai délégué mes pouvoirs à un autre pays? Non, je n'ai pas le droit d'en agir ainsi et mes électeurs ont le droit de me demander compte de l'argent qui a été voté et s'il a été employé honnêtement. Je dois être en position de leur assurer que j'ai examiné les comptes, que j'ai vérifié les dépenses, que je me suis assuré à qui l'argent a été payé et pourquoi il l'a été. Après avoir pris connaissance de tout, il faut que je puisse arriver à la conclusion que l'argent du Canada a été bien employé. Comment pourrais-je arriver à cette conclusion, si je n'ai connaissance de rien. Si je ne sais pas à qui il a été payé, pourquoi il a été dépensé, comment répondre à mes électeurs, à ceux à qui j'ai promis de faire mon devoir, de protéger leurs intérêts, de surveiller l'organisation des départements publics, si je n'ai connaissance de rien? Comment pourrai-je faire mon devoir comme mandataire du peuple? Je dis que la politique du Gouvernement est contraire à la Constitution du pays. Aussi, je me révolte contre une telle procédure, contre une telle prétention.

On prétend que la construction de ces vaisseaux coûterait plus cher au Canada qu'en Angleterre. Admettons, pour les besoins de l'argumentation, que cela soit vrai... Dès que l'on dépense l'argent ici, je ne vois pas de mal à cela. Nos gens en profiteront, ils fourniront les matériaux nécessaires, le charbon, le fer, l'acier, en un mot tout ce qui entre dans la construction de tels navires. Les ouvriers des grandes villes du Canada sont intéressés à ce que l'on construise ces vaisseaux au pays. Vous ne trouveriez pas un seul ouvrier pour approuver que l'on fasse faire ces travaux à l'étranger. Allez le leur dire dans une assemblée publique et vous verrez ce qu'ils vous répondront. Il n'y aura qu'une voix pour dire que ces travaux doivent être faits au Canada.

Mais on nous offre une immense consolation. Le ministre des Postes dit, comme le premier ministre: Mais nous aurons une voix représentative là-bas. C'est cela qui va être une grosse voix, une forte protection dans le conseil de l'empire. Une voix pour le contrôle de la chambre des communes en Angleterre. Je plains ce Canadien-là, il aura fort à faire à se faire écouter là-bas. Le Canada ne veut pas de cela. Il me semble que la voix de tous les députés de cette Chambre aurait plus de chance d'être enten-

due. Quel que soit l'honorable monsieur qui sera envoyé là, quelle que soit sa valeur personnelle et politique, est-ce que sa voix comptera dans les décrets de l'empire, lorsqu'on décidera là-bas pour ou contre la guerre; lorsqu'on décidera que notre argent sera dépensé autrement que nous ne l'aurions voulu.

Lorsque le Gouvernement propose une mesure ici, elle est discutée de toute façon, et l'opposition a le droit de la critiquer.

Je dis donc que cette voix représentative n'est pas une mesure efficace, n'est pas une protection de droit commun ou constitutionnel.

Le ministre des Postes disait, dans un beau mouvement: L'Angleterre est fière de nous. Je le pense bien. Le ministre des Postes serait bien difficile s'il en était autrement. Pensez donc, monsieur, un cadeau de 35 millions. Si on lui en donnait un de 50 millions, elle serait encore plus fière. Si on lui donnait 100 millions elle dirait: Ils sont bien riches ces petits Canadiens-là.

Mais on ne partagera pas dans ce cadeau, nous autres. Nous ne serons pas à cette noce. Je vous assure qu'on ne nous verra pas danser là.

J'ai dit un mot du canal de la baie Georgienne tout à l'heure. Pourquoi ne pas nous donner cette grande voie fluviale si nécessaire pour le transport de nos produits, qui partirait du lac Huron et, par la rivière des Français, la rivière Mattawa, l'Ottawa et la rivière des Prairies atteindrait le Saint-Laurent, à Montréal, pour se rendre en droite ligne à Halifax ou Londres sans déchargement, avec une diminution de 400 milles sur la route à parcourir.

L'ex-ministre des Travaux publics (M. Monk) a crié sur tous les tons que nous ne devons rien à l'Angleterre, et que nous ferions mieux d'employer notre argent pour faire le canal de la baie Georgienne. Il avait raison. Mais on nous répond: On va agrandir le canal Welland. A mon sens ce serait de l'argent mal dépensé. On a déjà dépensé plusieurs millions pour ce canal, et à peine est-il fini, qu'on voudrait le creuser pour y faire passer la grande navigation.

Le ministre des Postes a fait une remarque qui m'a beaucoup amusé, en disant, à propos de ces 35 millions: c'est un prêt que nous faisons. N'avez-vous jamais entendu dire, monsieur, que quand un homme prête, il paye l'intérêt lui-même. Depuis quand un prêteur se charge-t-il de payer l'intérêt lui-même? Si nous avons des millions à donner, où va-t-on les prendre? Où va-t-on les emprunter? En Angleterre sans doute. Or, si l'Angleterre peut nous prêter 35 millions, est-il besoin qu'on les lui donne? Est-ce qu'elle a besoin d'un tel cadeau du Canada. C'est là le raisonnement fait par le ministre des Postes. C'est un prêt, dit-il, et il ajoute: c'est une bonne transaction. S'il fait des transactions comme cela dans ses affaires privées, il deviendra riche vite. Il a une fortune considérable, qu'il a bien gagnée, mais pas en transigeant de même.

Lorsque M. Laurier demandait de construire une marine, il déclarait en même temps que ces vaisseaux seraient construits au Canada. Par là, on avait l'assurance que nous aurions quelque chose pour notre argent. Quand un cultivateur achète une terre pour établir son fils, il n'est pas plus pauvre après l'achat qu'avant. Il a la valeur de la terre qui correspond à l'argent qu'il n'a plus ou à la dette qu'il a faite; il n'est ni plus riche ni plus pauvre. Supposons que les deux vaisseaux que le gouvernement Laurier a achetés aient coûte en moyenne un milion et demi chacun, au moins après l'achat nous avions les vaisseaux. Mais quand on donne, on ne reçoit rien. Quand je donne des cadeaux à mes employés au jour de l'an, je n'ai rien, et si nous faisons un cadeau, nous n'aurons rien en retour. Cela, ça paye? En voilà une transaction. Nous paierons l'intérêt de ces 35 millions de cadeau et l'honorable ministre des Postes dit que c'est là une bonne transaction. S'il en avait fait toujours de pareil, il ne jouirait pas de la fortune qu'il a aujourd'hui, fortune qu'il a bien gagnée, je l'admets. S'il avait dit cela à ses électeurs avant le 21 septembre, il ne serait pas ici aujourd'hui. Il suffit d'énoncer ses principes pour faire voir combien ils sont faux, car ils pèchent par la base. Non, on ne peut dire de telles choses sérieusement à une population intelligente.

L'honorable ministre nous a dit que ce n'était que le préliminaire, que dire alors du péremptoire. Ce n'est pas le commencement, mais alors qu'est-ce que l'on va faire; on commence avec 35 millions et ce n'est que le préliminaire.

M. PELLETIER: C'est la voix dans le conseil de l'empire qui est le préliminaire.

M. LAFORTUNE: Mais cela coûtera encore plus cher quand nous aurons plusieurs voix dans ce conseil. On songe à avoir plus d'une voix dans ce conseil. Allons-nous donc directement à la fédération impériale, par une représentation dans la chambre des communes anglaise? Va-t-on me laisser aller là pour représenter mes électeurs; jamais ils ne consentiront, ceux-là qui, dans la galerie, trouvent que je parle si mal.

Si ce n'est que le préliminaire, je m'insurge. Je ne veux pas aller dans un conseil de l'empire, je veux conserver nos privilèges, notre Constitution et notre système représentatif.

Si ce n'est que le préliminaire, que le commencement, on va donc donner encore 35 millions l'année prochaine! Lorsque cette question a été discutée pour la première fois, le chef de l'opposition, qui est au-

jourd'hui premier ministre, voulait faire voter 20 millions, mais depuis son voyage en Angleterre, il est revenu riche, et voilà qu'il donne 35 millions. Quand on prend du galon, on n'en saurait trop prendre.

Les honorables députés de la droite disent, par la voix de leurs journaux et par leurs propres déclarations: Soyons patriotes, ne faisons pas de politique avec cette question. On a même été jusqu'à demander à sir Wilfrid Laurier de leur aider. Oui, on va vous aider à vous mettre dehors. Qu'est-ce que ces honorables messieurs ont fait de la résolution du mois de mars 1909 adoptée unanimement par cette Chambre? Quand l'honorable M. Laurier et ses ministres sont allés en Angleterre pour mettre à exécution ce qui avait été déterminé ici, ils ne l'ont pas fait d'eux-mêmes. Ils avaient le mandat unanime du Parlement, pourvoyant à l'établissement d'une marine. A cette époque, les honorables députés de la droite n'y mettaient pas de politique; ils agissaient sous l'inspiration d'un bon moment. Mais quand ils se sont aperçus que Laurier avait exécuté ce que la Chambre l'avait autorisé de faire, ils ont changé d'opinion en disant que ce n'était pas bon. Et aujourd'hui, ils viennent nous dire: Ne mettez pas de politique dans cette question, agissez comme des hommes libres et indépendants. Sont-ils bien sincères en nous demandant cela? Cependant nous ferions ce que les honorables députés nous demandent si cela était nécessaire, s'il n'y avait pas un autre remède plus efficace, mais nous ne le ferons pas parce que nous ne pouvons pas contrôler ce que vous entendez faire, et j'ose dire que vous agiriez de même.

L'ancienne opposition n'a pas voulu que les subsides fussent votés en 1911 à cause de la réciprocité.

Ces messieurs disaient: Vous n'avez pas consulté l'électorat sur ce point, et ils ont paralysé les affaires du pays pendant des mois et des mois. C'est à notre tour maintenant. L'opposition, aujourd'hui, a autant d'énergie, de ténacité et de dévouement que l'ancienne opposititon en avait. Pensez-vous qu'on va vous laisser voter une chose semblable? Quant à moi, je suis prêt à dormir ici bien des fois avant de laisser voter cela.

Mon comté ne se soumettra pas à de tels procédés. Et quand je parle sur le parquet de la Chambre, ce n'est pas votre humble serviteur qui parle; c'est le représentant d'un comté immense, soutenu par des hommes qui travaillent, des hommes soucieux de conserver le peu qu'ils gagnent. Ils me diraient: Vous avez été un mauvais mandataire; lorsque l'agriculture a besoin de protection; qu'il y a des travaux d'irrigation à faire, des côtes à abattre, des canaux à creuser, des chemins de fer à construire si nécessaires dans le comté que vous représentez; lorsqu'un bureau de poste, pourtant bien nécessaire, nous a été refusé, vous n'aviez pas le droit de faire un tel cadeau.

L'honorable ministre des Postes a dit que M. Laurier n'était pas prophète. Non, mais il s'est bien adonné quand il a dit que ceux qui le combattaient dans l'opposition sur la question de la marine s'entr'déchireraient dès qu'il seraient arrivés au pouvoir. Quand il a dit cela, il était pas mal prophète.

On dit que ça prendrait trop de temps pour bâtir ces vaisseaux au Canada, mais si elle est si pressée, l'Angleterre pourrait venir nous aider. Qu'elle nous envoie ses ouvriers, qu'elle fournisse ses meilleurs hommes. Si elle craint que cela prendra trop de temps, qu'elle envoie des hommes de l'art, des hommes pratiques ici. Mais ces hommes mangeront, dépenseront leur argent au pays, et ces millions resteront au Canada. Par là même notre pays bénéficiera de cette dépense.

Il me semble que ce n'est pas au fils à aider au père, mais bien au père à établir ses enfants. Quand un fils veut s'établir il dit à son père: Je suis majeur, j'ai envie de me marier, établissez-moi. Et le père lui achète une terre, un commerce, une industrie quelconque et établit son enfant. Mais dans ce cas-ci c'est le fils qui va aider à son père. La fin du monde n'est pas loin. Je n'ai pas peur de la guerre, mais j'ai peur de la fin du monde.

L'honorable ministre des Postes, a dit que nos ouvriers gagnent beaucoup. C'est vrai. Pourquoi, parce que nos industries donnent du travail à tout le monde, parce que depuis l'arrivée au pouvoir du parti libéral, de grandes industries se sont établies au Canada. Le Gouvernement libéral a protégé l'agriculture et ceux qui vivent au Canada vivent facilement avec de bons salaires. Il n'en était pas ainsi avant 1896. Nos ouvriers prenaient la route de l'exil, tout le monde s'en allait aux Etats-Unis. Aujourd'hui le peuple travaille et est bien payé. Les ouvriers gagnent beaucoup.

On dit que nous n'avons pas de chantiers pour bâtir ces navires, mais commençons à en faire. Il est bien facile d'établir des chantiers, d'ouvrir des usines, tout ce qui est nécessaire pour la construction de nos navires de guerre.

Je disais que la marine Laurier donnait au moins au peuple la valeur de l'argent dépensé. Qu'est-ce que nous aurons par le système maintenant préconisé?

Le ministre des Postes disait: Il faut agir avant le feu. Cela est certain, quand le feu est pris, il est trop tard. Mais avant que le feu prenne, il faut être prêt à l'éteindre. Il ne faut pas courir à l'étranger chercher les pompes. Il faut que les ex-

tincteurs soient à la main. C'est pourquoi Laurier disait, avant que la guerre commence: Préparons-nous. Il ne faut pas attendre que le voleur soit sorti avec les chevaux pour fermer les portes de l'écurie. Aujourd'hui ces messieurs sont les premiers à nous dire: Il ne faut pas attendre le feu. Eh bien, il y a encore là un manque de sincérité.

L'honorable ministre des Postes nous a lu un document préparé par un monsieur Denault. Je n'ai pas connu cet illustre évêque, il était bien avant moi. Mais j'ai déjà eu occasion de lire ce que ce personnage a écrit. Voilà pourquoi j'ai demandé au ministre si ce qu'il lisait était écrit en français. Je veux croire qu'il l'a bien traduit en anglais; mais parfois, il arrive qu'on glisse un mot, dans une traduction, qui n'a pas un sens exact. Je verrai le texte dans le hansard et serai à même d'apprécier la traduction du ministre. Mais ce document n'a pas été lu aux électeurs de Drummond-Arthabaska, ni dans Macdonald, ni dans Richelieu. Il aurait été peut-être bon de faire voir alors ce que nous devions faire pour l'empire, cela aurait peut-être changé l'opinion.

L'honorable ministre nous a dit que dans le temps le Gouvernement était pauvre. Tous les Gouvernements administrés par les conservateurs ont toujours été pauvres; mais nous avons eu un gouvernement riche depuis 1896.

Mais l'Angleterre est-elle pauvre? La position financière de la mère patrie peut-elle être mise sérieusement en doute? Je crois que non, et si l'Angleterre n'est pas pauvre, si elle est capable de nous prêter des millions, pourquoi alors lui donner un tel cadeau? Je suis indigné de ce qui se passe, et c'est plus fort que moi, cela me fait bouillir. Pourquoi ce cadeau, quand nous avons des terres qui demandent de l'irrigation, quand nous avons tant de choses à faire? Faisons les améliorations dont nous avons besoin au lieu de donner ces 35 millions, que l'Angleterre nous les donne. Cela ferait 70 millions de différence. Quand je pense que cela n'est que le commencement, cela me choque.

L'honorable ministre des Postes a donné une nomenclature des cadeaux qui ont été fait autrefois à l'Angleterre. Jamais il n'aurait voulu lire cette liste aux électeurs avant le 21 septembre. Il a dit que c'était la liste des bienfaiteurs de l'Angeterre. Il a parlé de "our sacred duty"; c'est beau à dire, mais notre devoir est d'aider et de protéger d'abord nos femmes et nos enfants et non pas celles des autres. Notre premier devoir est de rendre le pays prospère, c'est là notre devoir sacré. Que ferions-nous si la guerre éclatait entre l'Allemagne et l'Angleterre? Moi, qui suis cultivateur, comment pourrais-je envoyer mes produits à l'étranger à bord de vaisseaux qui partiraient d'Halifax et qu'un petit navire de guerre allemand pourrait prendre en route. On sait qu'en temps de guerre il n'y a pas d'assurance contre le brigandage et la rapine. Nous serions ruinés et nos produits iraient nourrir les Allemands, puisque nous n'aurions pas de vaisseaux pour les protéger.

En temps de guerre, c'est au plus fort...

Une VOIX: Au plus fort la poche.

M. LAFORTUNE: Je ne le dirai pas, mais c'est bien cela.

Qui protégera nos cargaisons de produits agricoles? Tout cela demande réflexion, et les Anglais, les Ecossais, qui sont des hommes pratiques, des hommes d'affaires, savent les sacrifices que la classe agricole fait pour arriver à rejoindre les deux bouts sur une ferme, quelle somme de travail, de dévouement, quelle sobriété les cultivateurs doivent apporter afin de réussir. Qui protégera l'envoi de nos chevaux, de nos bestiaux, de notre fromage et de notre beurre, qui protégera tous ces produits-là, si, en temps de guerre, on n'a pas de vaisseaux à Halifax pour nous garer contre les vols et les brigandages de l'ennemi.

Le ministre des Postes disait le drapeau de la France. J'ai pensé qu'il était pour faire un autre cadeau à la France. Pourquoi ne pas donner à l'autre drapeau le montant de 35 millions, puisqu'il y a entente entre les deux; ils vont marcher de pair. Vous allez rendre l'autre jaloux. Trente-cinq millions à l'Angleterre et rien à l'autre.

Quel est le drapeau qui s'est révolté contre la mère patrie? Ce n'est pas le drapeau canadien. Quels sont les hommes qui, en 1774, ont tiré les premiers sur le drapeau anglais, dans la baie de Boston? Ce n'était pas des Canadiens. C'était des gens partis de Londres qui habitaient ce qu'on appelle la Nouvelle-Angleterre. Et pourquoi? Parce que la mère patrie voulait leur imposer des taxes comme elle veut nous en imposer maintenant. Par qui le drapeau britannique a-t-il été soutenu ici? N'est-ce pas par les Canadiens français, qui, après la cession, ont empêché que le Canada repassât à l'ancienne mère patrie.

Parler de drapeau, parler de loyauté, c'est un peu comme une femme qui se met sur la rue en criant: Je suis vertueuse. Cela n'est pas bon signe. Le vieux proverbe est là: Qui s'excuse s'accuse.

Je dis qu'il n'y a pas besoin de parler de loyauté dans cette Chambre. Quand la mère patrie a eu à souffrir, elle a souffert par les siens. Quand elle a eu à lutter, elle a lutté contre ses enfants. Je ne suis pas prêt à dire qui avait tort ou raison. Mais s'il y a cent millions d'hommes qui se sont détachés de la mère patrie, ils se sont détachés après que les boulets furent tirés.

Est-ce que le Gouvernement n'a pas eu à faire l'élection de Macdonald, l'élection

de Richelieu et celle d'Hochelaga? Est-ce que dans ces trois divisions le Gouvernement a fait connaître sa politique aux électeurs, c'est-à-dire qu'il devait faire ce cadeau de 35 millions à l'Angleterre? Non, on s'est bien gardé d'en souffler un mot. Nous dirons cela sur le parquet de la Chambre disait-il. Mais c'était devant les électeurs, les juges naturels, que le Gouvernement aurait dû énoncer sa politique. Le ministre de la Marine (M. Hazen) aurait dû dire aux électeurs de Richelieu: Nous avons décidé de donner 35 millions à l'Angleterre. On craignait que cette politique du Gouvernement ne fut pas acceptée par l'électorat, on n'a pas voulu en parler devant lui.

J'ai droit de dire que vous n'avez pas parlé de cela aux électeurs de Macdonald. Vous avez été battu dans Richelieu, malgré toutes les machinations et les déclarations malsaines que vous avez faites. Malgré tout cela le Gouvernement n'a pas réussi à faire élire son candidat.

Dans Hochelaga, le candidat ministériel n'a pas eu de lutte à soutenir parce que l'honorable chef de l'opposition avait déclaré que, ne connaissant pas la politique du Gouvernement sur la marine, il valait mieux ne pas faire de lutte. Mais il était de votre devoir de faire connaître à l'électorat ce don de 35 millions que vous voulez faire à l'Angleterre, afin d'avoir l'opinion du peuple dans ces trois comtés-là.

On me dit que l'ancien ministre des Travaux publics est malade; cela me fait bien de la peine, et j'espère qu'il va bientôt revenir à la santé. Quand il sera ici je lui demanderai pourquoi il a changé d'opinion, ce qui est différé n'est pas perdu. Il disait dans le comté de Jacques-Cartier et il l'a répété dans celui de Montcalm: Fortifions nos frontières. Plusieurs nationalistes tenaient le même langage. La frontière qui nous sépare des Etats-Unis est longue de 1,000 milles et il n'y a pas une barrière de 3 pieds qui nous sépare du pays voisin. Dépensons l'argent que M. Laurier veut mettre sur la marine à construire des fortifications. Pourquoi a-t-on changé d'opinion? Aujourd'hui on veut faire construire des navires de guerre en Angleterre pour l'Angleterre. Ces messieurs nous disaient: Il n'y a pas de danger pour le Canada, et si jamais une guerre éclate entre les Etats-Unis et nous, ce n'est pas par le port de Halifax, ni celui de Saint-Jean, ni celui de Québec par lequel l'ennemi entrera sur le sol canadien, ou par les rivières et les fleuves. Donc fortifions-nous sur la frontière. Tout cela disparait maintenant, il n'y a plus de fortifications à faire, c'est des histoires du père Adam, cela!

Lorsque nous avons eu des difficultés avec la république voisine à propos de nos pêcheries, n'avons-nous pas obtenu quinze millions en compensation du poisson pris dans les eaux canadiennes? Cela prouve qu'il est nécessaire d'avoir des vaisseaux pour protéger nos pêcheries, car la chose peut se répéter.

On crie partout, monsieur, et avec raison, instruisons nos enfants. Des écoles et des écoles pour les luttes de l'avenir. Envoyons nos enfants aux collèges classiques, commerciaux, polytechniques et techniques. Le pays fait des dépenses considérables pour outiller nos enfants afin de les mettre en état de faire les combats de la vie.

Pourquoi les faire instruire si on les laisse de côté quand il s'agira de faire nos constructions nationales qui relèvent de l'administration? Pourquoi les faire instruire si ces travaux doivent être faits à l'étranger? Je dis que nous avons dans le pays des ouvriers habiles, expérimentés et capables de faire tout ce que le pays requiert. On nous dit: Nous ne sommes pas outillés. A cela je réponds: Si nous ne le sommes pas, préparons-nous.

Est-ce que les gens des Provinces maritimes, qui sont si orgueilleux, et avec raison, de leurs beaux ports de mer, ne verraient pas avec plaisir la construction de ces navires dans leurs ports? Est-ce que Halifax, Sydney ou Saint-Jean ne seraient pas heureux d'entreprendre ces travaux; de construire ces vaisseaux sur leur propre territoire; eux qui ont sous la main tous les matériaux nécessaires: le bois, le fer, le charbon, etc. La population des Provinces maritimes devrait se lever comme un seul homme et demander au gouvernement qu'elle supporte, de construire ces vaisseaux dans les Provinces maritimes, ou sinon qu'il manquera à son devoir. Je demande aux députés des Provinces matimes de bien réfléchir sur ce que je viens de leur dire. Je crois qu'ils en arriveront à la même conclusion que moi, que la construction de ces vaisseaux devrait se faire sur le territoire canadien.

Avons-nous eu besoin des étrangers pour bâtir les quais de Halifax, de Pictou, de Gaspé, de Québec, de Lévis, de Montréal et d'ailleurs? Non. Nous n'avons pas eu besoin des ouvriers de l'Angleterre pour construire tous ces quais. Nous avons maintenant une chose magnifique à Montréal, c'est une cale sèche. Qu'est-ce que l'on va en faire? A quoi va-t-on s'en servir? L'a-t-on amenée ici pour parade? Il semble que la nouvelle administration a continué l'œuvre que l'ancienne avait commencée. Il est vrai que l'initiative n'a pas été prise par ce Gouvernement, mais il a complété ce que l'autre avait entrepris. Pourquoi une cale sèche ici, si on fait faire ces travaux ailleurs? Nous n'avons pas eu besoin des étrangers pour creuser les canaux de Lachine, de Soulanges, de Beauharnois, de Rideau, de Welland, de Chambly et du Sault-Sainte-Marie, le plus important canal du

monde peut-être. C'est la preuve que notre pays peut exécuter ici tous les travaux dont il a besoin. Nous avons l'intelligence, l'énergit, les bras et les têtes des Canadiens français et des Canadiens en général et avec cela, il me semble, qu'il n'est pas nécessaire d'aller à l'étranger.

On l'a appelé dans le temps une merveille et c'était exact, le pont Victoria n'a-t-il pas été bâti par nos ouvriers et bâti solidement?

Il a été inauguré en 1860, et jamais il ne s'est écroulé. Ce pont n'est pas tombé comme celui de Québec où un accident s'est produit, mais ce pont sera terminé sans que nous ayons à faire venir des ouvriers d'Angleterre. Nous avons aussi les ponts de Saint-Jean, de Terrebonne, de Charlemagne et bien d'autres encore. Et tous ces travaux importants ont été exécutés sans que nous ayons été obligé d'aller en Europe pour avoir des ouvriers. Ce sont nos ouvriers canadiens qui les ont faits.

Les ouvriers canadiens-français sont intelligents; si vous entrez dans une usine de la république voisine vous y trouverez à la tête des plus grandes compagnies des Canadiens français. Nos compatriotes ont fait preuve de talents, d'habileté et de bonne conduite. Partout, dans les grands centres, dans les grandes industries, ils ont fait preuve de connaissances et si vous visitez ces usines vous trouverez à leur tête des Canadiens français. Pourquoi en serait-il autrement pour ces nouveaux travaux. Nos compatriotes sont plus instruits aujourd'hui qu'ils ne l'étaient autrefois. Nos écoles ont formé des hommes d'expérience et je vous assure que ceux qui demeurent de l'autre côté de la frontière font honneur au Canada. Tout cela prouve la valeur de nos ouvriers.

Qui a construit les élévateurs les plus puissants qu'il y a au monde à l'heure qu'il est? Je veux parler de ceux de Montréal. Peut-on comparer les élévateurs de Philadelphie, de New-York, de Boston avec ceux-là?

Les Américains viennent ici copier ce qui se fait au Canada dans ce genre de construction. Ces élévateurs ont tous été construits par des Canadiens.

Veut-on une autre preuve que notre pays progresse et que nous sommes bien outillés? Nous avions l'habitude de faire frapper notre monnaie en Angleterre, elle se fait aujourd'hui à Ottawa.

D'après la prétention du ministère il ne faudrait jamais innover. Il faudrait toujours marcher dans les sentiers battus.

Quand on a commencé la fabrication du coton au Canada, on a beaucoup ri de l'intrépide négociant de Montréal, M. Victor Hudon, qui a établi le première manufacture de coton à Hochelaga.

Cette illustre filature est la plus belle du Canada. Il en est de même de celles de Valleyfield et de la Pointe-St-Charles.

Quand on a commencé à construire des chemins de fer, cela s'est fait sous le contrôle du gouvernement sir Etienne Cartier, qui a été le père de la Confédération; il n'a pas mis dans les statuts: Vous ferez faire des bateaux en Angleterre, mais bien au Canada. Et quand il chantait: "O Canada, mon pays, mes amours." il ne disait pas: Allez travailler en Angleterre.

A l'heure qu'il est il s'est fait une dépense de 25 millions pour ouvrir un tunnel qui part de la paroisse de St-Laurent où j'ai l'honneur de résider, va traverser le mont Royal pour arriver déboucher sur la rue Dorchester à Montréal. Ce sont des Canadiens qui font ces travaux-là. Il y a 2,500 ouvriers qui travaillent à ce tunnel. Cela jette de l'argent chez le marchand, le boucher, l'épicier, etc. Tout le monde en profite. Ces gens ne disent pas: On va faire venir des hommes d'Angleterre pour faire ces travaux.

Mais, monsieur, est-ce qu'il n'y a pas une loi qui fait voir combien on est jaloux de protéger l'ouvrier de ce pays? C'est la loi contre les aubains qui défend à tout individu d'amener au pays des étrangers faire concurrence à la classe ouvrière, sauf dans le cas où l'on ne peut se procurer ici des hommes expérimentés pour les travaux spéciaux. Dernièrement, j'avais devant le tribunal correctionnel le gérant de l'hôtel Windsor à Montréal, qui s'était permis de faire venir des employés pour les cuisines du Windsor. Le gérant a été arrêté et condamné en vertu de la loi des aubains.

Un mot de plus à propos des ouvriers. Pour faire voir aux honorables députés la protection que la loi donne aux ouvriers, il me suffira de citer ce qui se passe dans la grande ville de Montréal. Là on a des règlements qui empêchent l'ouvrier étranger de venir faire concurrence aux ouvriers de cette cité, je parle des ouvriers qui vivent en dehors de la ville. Les hommes de la police doivent demeurer dans les limites de la ville. Tout cela est fait en vue de protéger les intérêts de cette cité. Ce que Montréal fait en petit on devrait le faire ici en grand et, par conséquent, ne pas permettre que notre argent aille en dehors du territoire canadien.

Quels sont les hommes qui se sont le plus dévoués pour aider la mère patrie dans la guerre contre les Boers? Les nationalistes ne voulaient pas de ce procédé. Le Maître résigna son mandat et se présenta de nouveau dans le comté de Labelle parce que le Gouvernement avait décidé d'aider l'Angleterre dans une guerre qui ne nous regardait pas. Son but était de se faire réélire pour combattre ce projet-là. Mais sir Wilfrid Laurier a su se maintenir au-dessus de ces considérations-là et a fait son devoir. L'opposition fut unanime à approuver l'acte du gouvernement Laurier. Personne n'était obligé de s'enrôler, mais les Canadiens sont généreux et personne n'a hésité

à s'enrôler. Quelques-uns ont été tués, d'autres ont été blessés, tout cela par pur dévouement pour la mère patrie. Dans cette circonstance-là les libéraux ont fait leur devoir malgré l'opposition des nationalistes, et malgré ce qu'ils ont dit et fait. A ce moment-là le Gouvernement a dépensé de l'argent, car cela a coûté cher au pays pour faire notre devoir. Il me semble qu'aujourd'hui la mère patrie devrait nous récompenser de ce que les Canadiens ont fait, des services qu'ils ont rendus et nous donner gratuitement des navires. Elle devrait nous dire: "Voici deux ou trois vaisseaux de guerre, servez-vous-en, et si on en a besoin vous nous les rendrez, mais on va vous aider.

Le Canada doit au moins 450 millions. C'est un gros montant. On n'est pas prêts d'avoir payé une telle dette. Et l'intérêt mange beaucoup. Si on y ajoute encore ces 35 millions, cela ferait bientôt 500 millions de dettes. Est-ce là une bonne politique? Est-ce ainsi que l'on doit administrer les deniers du peuple? Si nous ne devions rien, passe encore; quand on est riche, 35 millions pour un pays, ce n'est pas dangereux. Mais quand on doit déjà 450 millions et que nous avons le pont de Québec à terminer, le chemin de fer de la baie d'Hudson à construire, d'autres travaux encore devant coûter au moins 25 millions, creuser et élargir le canal Welland, qui donc va payer tout cela? Sommes-nous en position de faire des cadeaux? Non. Nous ne devrions pas y songer. Que dirait-on d'un cultivateur qui a des hypothèques sur sa terre et qui ferait des cadeaux à droite et à gauche? On dirait de lui qu'il a perdu la tête. On lui dirait: Commencez donc par payer ce que vous devez, votre dîme au curé, vos taxes etc. et ensuite vos pourrez faire des cadeaux si vous le voulez. Il me semble que le même raisonnement s'applique dans ce cas-ci. Avant de faire des cadeaux, le Canada devrait payer sa dette. Il en est d'un Etat comme d'un individu. L'argent appartient à deux classes de personnes au peuple d'abord et aux créanciers ensuite. Il en est ainsi dans tous les pays du monde; or, je demande au Gouvernement s'il a consulté le peuple? Tout le monde sait qu'il ne l'a pas fait. A-t-il consulté les créanciers du Canada?

M. PELLETIER: On a oublié cela.

M. LAFORTUNE: Vous avez oublié cela comme bien d'autre chose dans le passé. La règle de droit commun est bien connue; on ne doit pas donner le bien d'autrui, c'est-à-dire ce qui ne nous appartient pas. Or, les 35 millions que l'on veut donner n'appartiennent pas au Gouvernement. Quel est le serment que prête un député en cette Chambre? Vous remplirez consciencieusement et bien fidèlement votre devoir comme mandataire du peuple. Est-ce que les ministres n'ont pas été appelés à souscrire la même obligation? C'est bien sévère. Vous pouvez rire, monsitur le ministre. . . .

M. PELLETIER: Je ne ris pas de cela.

M. LAFORTUNE: Vous pouvez rire, mais il viendra un temps où vous rirez jaune.

J'ai retenu cette Chambre un peu longtemps, monsieur, mais j'ai conscience d'avoir fait mon devoir, rien autre chose que mon devoir, et en reprenant mon siège, je veux répéter en deux mots ce que j'ai dit: Le peuple décidera si la politique du Gouvernement est profitable au pays ou ne l'est pas. Mais pour que le peuple en décide, il faut le consulter, il faut aller aux urnes. Il faut discuter le pour et le contre, et nous verrons alors si c'est votre humble serviteur qui a raison.

Je m'adresse à tous les députés de cette Chambre, mais en particulier aux anciens nationalistes. Je ne sais comment ceux-là voteront. Du reste, c'est leur affaire. Ils n'ont pas à me consulter, pas plus que je n'ai à les consulter, mais je dis qu'il ne faut pas voter cette marine-là avant d'avoir eu une consultation populaire. Pas de contribution sans un plébiscite, sans que l'on ait soumis la question à l'approbation des électeurs, les juges naturels. Je ne leur souhaite pas de réussir, car leur cause est mauvaise. A leurs électeurs à décider. Mais les électeurs ont bonne mémoire et ils se souviendront en temps et lieu de vos déclarations et du langage que vous teniez avant le 21 septembre comme de votre conduite après cette date-là.

M. AIKINS propose le renvoi du débat.

(Cttte motion est adoptée.)

M. PELLETIER propose que la séance soit levée.

M. PUGSLEY: Avant que la séance soit levée, permettez-moi de faire observer qu'il y aurait un grand avantage si, pendant le débat actuel, nous avions les plans des chantiers maritimes qu'il est question d'installer à Saint-Jean, à proximité de la cale de radoub en cours de construction, ainsi que les plans des cales de Sydney, Cap-Breton et Montréal, de même que la correspondance échangée entre les propriétaires de ces cales ou leurs représentants et le ministre de la Marine ou tout autre membre du Gouvernement. Je demande à mon honorable ami s'il aura l'obligeance de déposer ces documents sur le bureau de la Chambre à la reprise du débat, lundi prochain.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je crois que la plupart des documents dont parle l'honorable député, relativement à la construction des bassins de radoub se trouvent, non pas dans

mon département, mais dans celui des Travaux publics. Néanmoins, si l'honorable député veut me donner une liste des documents qu'il désire, je ferai mon possible pour les lui procurer.

M. PUGSLEY: Dans la soumission de Cammell, Laird et Cie, dont une copie a été déposée ces jours derniers, il est question des plans concernant la construction d'un chantier maritime, et comme il y est dit qu'une copie de ces plans a été communiquée au département de la Marine et des Pêcheries, mon honorable ami doit les avoir en sa possession.

(La motion est adoptée et la séance est levée à dix heures et dix minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 16 décembre 1912.

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

BILLS D'INTERET PRIVE—PROROGATION DE DELAI.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre) propose:

Que, attendu que les délais pour la réception des pétitions relatives aux bills d'intérêt privé et pour le dépôt de ces projets de loi sans frais supplémentaires seront abrégés par l'ajournement de la Chambre à l'occasion des vacances de Noël, les pétitions relatives aux bills d'intérêt privés soient reçus à la Chambre, si elles sont présentées le ou avant le 23 janvier 1912, et que les périodes fixées par l'article et les paragraphes 3 (b) et 3 (c) de l'article 88 du règlement soient prolongées jusqu'au 6 février 1913 et au 6 mars 1913, respectivement.

(Adopté.)

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

LE CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

*M. MURPHY demande:

Est-ce l'intention du Gouvernement de construire le canal de la baie Georgienne?

2. Dans l'affirmative, un crédit sera-t-il inséré dans le budget de la présente session en vue de commencer les travaux?

M. ROCHE: Le renseignement sera fourni une fois le budget déposé.

LES AUTOMOBILES DE L'ETAT.

M. WILSON (Laval) demande:

1. Combien d'automobiles ont-elles été achetées par le Gouvernement ou par l'un ou l'autre de ses membres, depuis le 10 octobre 1911?

2. L'achat s'en est-il fait à la suite de la compétition par voie de soumissions?

3. Quel a été le coût de chaque automobile ainsi acheté?

4. En sus du prix d'achat quelle somme additionnelle a-t-elle été payée pour réparations, garnitures, entretien, garage, etc?

5. Qui se sert de ces automobiles?

6. Combien de ces automobiles sont utilisés pour des fins autres que des fins officielles?

M. CODERRE:

1. Le ministère de la Milice. Réponse donnée à la dernière session (voir page 4117, édition non revisée des Débats (v.a.).

Ministère des Postes.—Deux.

2. Pour le ministère de la Milice, répondu sous le n° 1.

Pour le ministère des Postes, non.

3. Ministère de la Milice.—Coût de la voiture, y compris pneus Dunlop "traction tread", coupe-vent en verre, célérimètre, lampes à gaz et générateur, 3 lampes à l'huile, sirène, trousses d'outils, pompes et outils pour réparer les pneus, $850; suppléments, savoir: 1 couverture "traction tread", 4 tubes, 1 couverture de pneu, 1 jeu de porte-pneus, 1 housse de capote, 1 cric, 1 interrupteur—fournis à raison de $101.60; total, $951.60.

Ministère des Postes.—Québec, $1,550, et Ottawa, $4,500.

4. Ministère de la Milice.—Etat de la dépense relative au service, à la réparation, aux accessoires, à l'entretien, au garage, etc., depuis la date de l'achat jusqu'au 15 novembre 1912, de douze automobiles et de trois camions gramm:—1re division, $72.42; 2e division, $75.80; 3e division, $7.19; 4e division, $81.29; 5e division, $58.91; 6e division, $135.27; 10e district, $133.46; 11e district, $32;60; 13e district, $111.55; quartier général, $78.38; Petawawa, $201.97; total, $988.84.

Ministère des Poses.—(Québec), $292.21; (Ottawa), réparations, $80.50; accessoires, y compris pneus, piles électriques, célérimètres, réservoirs "presto", couvertures mobiles, etc., $971.75; entretien (gazoline, huile, graisse, etc.), $201.03; gages du chauffeur, $497.33; garage, $93.80;—$1,844.41; total, $2,136.62.

5. Ministère de la Milice.—Répondu sous le n° 1.

Ministère des Postes.—Le personnel du service.

6. Ministère de la Milice.—Aucun.

Ministère des Postes.—Ils servent aux objets de service.

M. RAINVILLE demande:

1. Combien d'automobiles ont été achetés par le Gouvernement ou quelqu'un de ses membres avant le 10 octobre 1911?

2. Ces automobiles ont-ils été achetés après demandes de soumissions?

3. Quel a été le coût de chacune de ces voitures?

4. Outre le prix d'achat, quel autre montant a été payé pour réparations, garnitures, entretien, garage, etc., de ces voitures?

5. Quels sont ceux qui se servent de ces automobiles?

6. Combien de ces voitures servent pour des fins autres que pour des fins officielles?

M. CODERRE:

1. A Toronto: 2 camions automobiles et 4 fourgons pour la poste ont été achetés le 5 juin 1911. Une voiture a été achetée à Montréal, le 19 juillet 1910.

2. A Toronto, oui; à Montréal, non.

3. A Toronto, chaque camion, $3,000 ..$ 6,000
Chaque fourgon pour la poste, $2,500.. 10,000
A Montréal: coût, $4,260; droit, etc.. .. .. 5,472 75

4. A Toronto:

Réparations..	$ 208 68
Accessoires (pneus compris)..	2,526 56
Entretien (y compris gazoline, huile, etc.)..	2,361 03
Frais de garage (dans le garage de la poste, 66 Bond St.), salaires du principal machiniste et des chauffeurs	5,308 75
	$10,405 02

A Montréal:

Assurance	$ 385 00
Réparations..	543 07
Accessoires (y compris pneus, etc.).	3,958 06
Entretien (y compris gazoline, etc.)..	1,019 38
Garage..	285 40
Salaire du chauffeur.. ..	2,168 84
Coût total..	$ 8,359 75
Grand total du coût.	$40,237 52

5. C'est le ministère qui s'en sert.

6. Répondu sous le n° 5.

VOITURES A MARCHANDISES DE L'INTERCOLONIAL.

M. SINCLAIR demande:

1. Pour chacun des mois de l'année terminée le 30 septembre 1912, quel a été le nombre de fourgons à marchandises du chemin de fer Intercolonial lorsque ces derniers sont utilisés par les autres chemins de fer?

2. Durant la même période, quel a été le nombre de fourgons à marchandises appartenant à d'autres chemins de fer et utilisés par l'Intercolonial?

3. Quel est le droit à payer par jour pour l'utilisation des fourgons à marchandises de l'Intercolonial lorsque ces derniers sont utilisés par les autres chemins de fer?

M. COCHRANE:

1. Remise a été faite au greffier de la Chambre de l'état indiquant le nombre de voitures pour chaque jour de chaque mois de l'année expirée le 30 septembre 1912.

2. Voir l'état remis au greffier de la Chambre.

M. RAINVILLE.

3. Les autres chemins de fer qui se servent des fourgons de l'Intercolonial sont tenus de payer 30 cents par jour en mars, avril, mai, juin et juillet, et 35 cents par jour en août, septembre, octobre, novembre, décembre, janvier et février. Ce droit est fixé par l'association américaine des chemins de fer, dont l'Intercolonial fait partie.

LE PENITENCIER DE PORTSMOUTH.

M. EDWARDS demande:

1. Un détenu, interné dans le quartier des aliénés au pénitencier de Portsmouth, a-t-il tenté de s'évader de cette institution l'été dernier?

2. Certains gardiens de jour ou de nuit ont-ils été suspendus à la suite de cette tentative d'invasion? Dans l'affirmative, quels sont noms à quelles dates et pour quel temps ont-ils été suspendus dans chaque cas?

3. L'inspecteur des pénitenciers, M. Douglas Stewart, a-t-il reçu instruction de faire une enquête?

4. M. Stewart a-t-il été subséquemment notifié par télégramme de surseoir à cette enquête? Dans l'affirmative, pourquoi?

5. Quelqu'un a-t-il été nommé pour faire une enquête? Dans l'affirmative, quel est son nom, la date de sa nomination et la durée de son service?

6. Un rapport a-t-il été fait de cette enquête au ministre de la Justice? Dans l'affirmative, quand?

M. DOHERTY:

1. Oui.

2. Oui; le garde Smith a été condamné à un mois de suspension le 1er avril 1912. Le garde McConville a été suspendu le 3 avril 1912.

3. Non.

4. Non.

5. Le préfet Platt a tenu une enquête.

6. Pour se renseigner, le ministre a également fait faire une investigation par son secrétaire. Cette investigation a duré une semaine. Le rapport du préfet Platt est en date du 10 avril 1912. Le secrétaire a fait rapport de vive voix à son retour à Ottawa et transmis les dépositions.

M. EDWARDS demande:

1. Le Dr Platt a-t-il offert au Gouvernement sa démission de préfet du pénitencier de Portsmouth? Si tel est le cas, à quelle date l'a-t-il fait?

2. Qui remplit actuellement les fonctions de préfet dudit pénitencier, et depuis combien de temps les remplit-il?

M. DOHERTY:

1. Oui; le 20 juin 1912.

2. L'inspecteur Stewart; depuis le 1er mai 1912.

ADMINISTRATION DE L'INTERCOLONIAL

M. EMMERSON demande:

1. Le ministre des Chemins de fer et Canaux ou quelqu'autre membre du Gouvernement a-t-il autorisé M. M. G. Siddall a annoncer qu'il serait fait, sous peu, un changement dans la gestion de l'Intercolonial?

2. Le ministre des Chemins de fer et Canaux ou quelqu'autre membre du Gouvernement, a-t-il donné quelque assurance à M. M. G. Siddall ou à quelque autre personne, que toute promesse portant qu'il sera fait, sous peu, un changement dans la gestion de l'Intercolonial, serait remplie par le Gouvernement?

M. CODERRE:

1. Non.
2. Répondu sous le n° 1.

MARCHANDISES TRANSPORTEES A PICTOU.

M. MACDONALD (Pictou) demande:

1. Quel montant a été payé pour la manutention des marchandises à Pictou pendant la saison de 1910-11, relativement au service d'hiver avec l'Ile-du-Prince-Edouard.
2. Quelle quantité de marchandises a été expédiée et reçue audit port pendant ladite saison ou ledit service?
3. Quel montant a été payé pour la manutention des marchandises à Pictou pendant la saison de 1911-12 relativement audit service?
4. Quelle quantité de marchandises a été expédiée et reçue audit port en 1911-12 par ledit service?

M. COCHRANE:

1. $4,575.
2. 8,340 tonnes.
3. $5,368.
4. 7,549 tonnes.

BRISE-LAMES DE SAINTE-ADELAIDE DE PABOS.

M. MARCIL demande:

1. A-t-on adjugé l'entreprise du prolongement du brise-lames à Sainte-Adelaïde de Pabos, comté de Gaspé?
2. Dans l'affirmative, à qui l'a-t-on adjugée et à quel prix?
3. Quels étaient les autres soumissionnaires et les prix de leurs soumissions?

M. ROCHE:

1. Oui.
2. A Arthur Nadeau et à Edmond Nadeau, au prix de $6,485.
3. J. E. Bernier $6,950
   J. Wilfrid Bégin 7,200
   David Duguay 9,000

ECOLE DES INDIENS DE SALMON-RIVER.

M. KYTE demande:

1. Quel a été le nombre d'élèves inscrits sur le registre de l'école des sauvages de Salmon-River, comté de Richmond, pour chaque année scolaire, de 1890 à 1911, inclusivement, et le grade de chacun d'eux?
2. Quel est le nombre d'élèves qui y sont enrôlés actuellement, et le grade de chacun?
3. Quel a été le nombre de sauvages adultes, des deux sexes, dans la réserve de Salmon-River, durant chacune des années de 1890 à 1911, inclusivement?
4. Quel en est le nombre actuellement?
5. Quel a été le chiffre de la présence moyenne pour chacune des années, de 1890 à 1911, inclusivement?
6. Quel en est le chiffre actuel?
7. Quel a été le nombre d'enfants de 5 à 15 ans, sur cette réserve, pour chacune des années, de 1890 à 1911, inclusivement?
8. Quel en est le nombre actuellement?
9. Quelles sont les heures consacrées chaque jour à l'enseignement?
10. L'école est-elle régie par les règlements du Conseil de l'Instruction Publique de la Nouvelle-Ecosse?
11. S'il n'en est pas ainsi, qui prescrit les règlements régissant l'école, la classification des élèves et le cours d'études?
12. L'école est-elle soumise à l'inspection de l'inspecteur public des écoles de ce district?

M. ROCHE:

1.

Année.	Inscriptions.	Grades.					
1890	24	Grades non indiqués.					
1891	32	"	"	"			
1892	27	"	"	"			
1893	27	"	"	"			
1894	30	11	7	7	4	1	..
1895	29	16	8	4	1	..	..
1896	33	16	10	4	3	..	..
1897	23	12	7	3	1	..	..
1898	26	6	10	5	3	2	..
1899	24	7	8	5	..	1	3
1900	25	7	7	2	5	2	2
1901	25	14	3	3	3	1	1
1902	25	17	3	2	2	..	1
1903	28	17	8	1	2	..	..
1904	21	10	9	..	2	..	..
1905	26	10	15	1	..	..	..
1906	27	16	9	2	..	..	..
1907	16	9	5	3	1	..	..
1908	23	9	8	4	2	..	..
1909	26	16	4	4	2	..	..
1910	26	14	6	5	..	..	..
1911	23	15	5	3	..	..	..

2. Nombre actuel d'élèves inscrits, 20; grade I, 13 élèves; grade II, 5 élèves; grade III, 2 élèves.

3. Rien n'indique l'âge ou le sexe des Indiens qui demeuraient dans la réserve antérieurement à 1901.

Année.	Hommes.	Femmes.
1901	32	22
1902	33	28
1903	26	26
1904	35	39
1905	24	25
1906	25	26
1907	23	23
1908	27	25
1909	18	21
1910	24	25
1911	24	25

4. Vingt-neuf hommes, trente-et-une femmes.

5. En 1890, 6; en 1891, 12; en 1892, 7; en 1893, 10; en 1894, 10; en 1895, 17; en 1896, 10; en 1897, 8; en 1898, 9; en 1899, 5; en 1900, 8;

en 1901, 5; en 1902, 5; en 1903, 7; en 1904, 5; en 1905, 8; en 1906, 8; en 1907, 6; en 1908, 7; en 1909, 8; en 1910, 7; en 1911, 8.

6. Dix.

7. Il n'y a pas de relevés concernant les années antérieures à 1901. Les tableaux du recensement n'indiquent que le nombre des enfants âgés de 6 à 15 ans, comme suit: en 1901, 35; en 1902, 26; en 1903, 27; en 1904, 25; en 1905, 24; en 1906, 35; en 1907, 22; en 1908, 28; en 1909, 37; en 1910, 32; en 1911, 32.

8. Agés de 6 à 15 ans: 18 garçons, 17 filles. Les tableaux du recensement n'indiquent que le nombre des enfants âgés de 6 à 15 ans.

9. Le matin de neuf heures à midi et l'après-midi de une heure, avec un répit dans chaque cas d'au moins un quart d'heure et d'au plus 20 minutes.

10. Non.

11. Le département des affaires indiennes.

12. Oui.

LE COMMISSAIRE W. E. DORSETT.

M. TURRIFF demande:

1. W. E. Dorsett est-il commissaire enquêteur au sujet des cas d'ingérence politique, de la part de fonctionnaires de l'Etat?

2. Prend-il les témoignages sous serment?

3. En vertu de quelle autorité en agit-il ainsi?

M. CODERRE:

1. Oui.

2. Oui.

3. Aux termes d'un décret du conseil daté du 27 novembre 1896.

EXPEDITION DES MARCHANDISES PAR LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

*M. MURPHY demande:

1. L'attention du Gouvernement a-t-elle été appelée sur un discours qui aurait été prononcé devant la chambre de commerce de Dartmouth par l'honorable député de Shelburne et Queen le 15 octobre 1912, et portant que la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique ne veut pas expédier son fret d'un port canadien?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il quelque renseignement dénotant que la susdite compagnie n'a pas l'intention d'expédier son fret d'un port canadien?

3. Dans l'affirmative, quelle mesure le Gouvernement adopterait-t-il pour empêcher ladite compagnie de mettre une telle intention à exécution?

M. BORDEN:

1. Oui, par la question de l'honorable député.

2. Le Gouvernement n'a aucun renseignement concernant l'intention du Grand-Tronc-Pacifique de violer sous ce rapport les stipulations de son contrat.

M. VINCENT BRENNAN.

M. LAW demande:

1. Vincent Brennan, de Woods-Harbour, comté de Shelburne (N.-E.), a-t-il été nommé garde-pêche?

M. ROCHE.

2. Dans l'affirmative, est-il sujet britannique? Quand a-t-il été naturalisé?

M. HAZEN:

1. Oui.

2. D'après ce que le département sait, M. Brennan est sujet britannique. Son nom figure sur la liste des électeurs.

INSPECTEUR DES PECHERIES A BARRINGTON.

M. LAW demande:

1. Quel salaire recevait Andrew Robertson, de Barrington (N.-E.), inspecteur des pêcheries, lors de sa nomination?

2. Quel salaire, Ward Fisher, inspecteur des pêcheries reçoit-il?

M. HAZEN:

1. $700 par année.

2. $1,200 par année.

M. ELZEAR FISET.

M. LEMIEUX demande:

1. M. Elzéar Fiset, avocat de Québec, a-t-il été nommé à un emploi au département des Postes, à Québec ou à Ottawa?

2. En quoi consistent ses fonctions?

3. Quel est son salaire?

M. PELLETIER:

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

EDIFICES PUBLICS DANS LA PROVINCE DE QUEBEC.

M. ARTHURS demande:

1. Pour combien de villes, villages ou paroisses, dans la province de Québec, ayant une population de 2,000 âmes ou moins, des sommes d'argent ont été votées par ce Parlement, pendant les cinq derniers exercices, pour la construction d'édifices publics?

2. Quel est le chiffre de la population dans chaque cas?

3. Quel est le montant des recettes postales brutes dans chaque cas?

M. ROCHE:

1. 22.

	Population.	Recettes postales.
2. Arthabaska,	1,458	$2,123.90
Berthier (en haut),	1,335	2,000.04
Cookshire,	996	3,620.89
East-Angus,	aucun renseignements	2,042.32
Iberville,	1,905	1,791.06
Knowlton,	885	2,790.52
Laurentides,	1,128	1,375.50
Louiseville,	1,675	2,322.74
Marieville,	1,587	1,455.64
Malbaie,	1,449	1,970.36
Napierville,	1,000	612.07
New-Carlisle,	1,104	1,556.38
Pierreville,	1,363	2,206.30
Plessisville,	1,559	1,706.81
Rigaud,	856	1,401.96
Roberval,	1,737	3,068.44
Rock-Island,	861	4,809.58

St-Casimir,	2,640	1,303.93
St-Gabriel de Brandon,	1,431	1,431.53
St-Laurent,	1,860	1,386.66
Weedon-Station,	1,254	742.75
St-Jacques Montcalm, pas de renseignements		783.69

BUREAU DE POSTE DE LA VALLEE DES ERABLES.

M. BOYER demande:

1. Le Gouvernement précédent n'avait-il pas décidé d'ouvrir un bureau de poste dans une partie de la paroisse de Saint-Polycarpe, dite "Le Ruisseau", sous le nom de "Bourbonnais"?

2. Le Gouvernement actuel se propose-t-il de procéder à la création de ce nouveau bureau?

3. Qui a été recommandé comme maître de poste?

4. Et par qui?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. et 3. Ce bureau a été ouvert sous le nom de "Vallée des Erables", avec M. Ludger Bourbonnais comme directeur, d'après les ordres du ministre des Postes.

GEORGE DICKIN.

M. TURRIFF demande:

1. M. Geo. Dickins est-il inspecteur de homesteads?

2. Dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé et quel salaire reçoit-il?

3. A quelle agence des terres est-il attaché?

M. ROCHE:

1. Oui, George Dickin.

2. 5 décembre 1911.

3. Il demeure à Manor, Saskatchewan, et est attaché à l'agence d'Estevan.

CHARLES R. INMAN.

M. MICHAUD demande:

1. Charles R. Inman, agent d'immigration à Aroostook-Junction (N.-B.), a-t-il été destitué? S'il en est ainsi, quand et pour quelle raison l'a-t-il été?

2. Une enquête a-t-elle été tenue à son sujet? Dans l'affirmatve, par qui?

3. Un procès-verbal de l'enquête a-t-il été transmis au département de l'Intérieur, accompagné d'une recommandation?

4. Est-ce à la suite de cette recommandation que la destitution a été décrétée?

M. ROCHE:

1. Oui. 15 avril 1912. Politique active.

2. Non.

3 et 4. Réponse par n° 2.

TRAVAUX PUBLICS DE LA RIVIERE SCIBOUET.

M. MARCILE (Bagot) demande:

1. Quelle somme a été dépensée par le département des Travaux publics dans la rivière Scibouet, dans la paroisse Sainte-Hélène, comté de Bagot, durant les mois de mai et juin 1912?

2. Quels sont les noms des personnes qui ont travaillé sous la conduite de l'ingénieur du département des Travaux publics?

3. Combien chaque personne a-t-elle reçu?

4. MM. Eusèbe Petit, Cléophas Laforme, Alaric Rivest, Joseph Pariseault, Alphonse Belval, V. L. Collette et Trottier, ont-ils été employés par le dit ingénieur?

5. Dans l'affirmative, combien chacun d'eux a-t-il reçu?

M. ROCHE:

1. $137.

2.	J. E. Petit	$44.00
	S. Gadbois	18.50
	A. Beloal	18.50
	H. Rivet	22.50
	Joseph Parizeau	10.00
	C. Laforme	23.50
3.	J. E. Petit	44.00
	Cleophas Laforme	23.50
	Joseph Parizeau	10.00
	Alphonse Beloal	18.50

U. L. Collette pas employé; Alaric Rivest pas employé; Paul Trottier, assistant-ingénieur, employé à un traitement fixe. Il était chargé de la surveillance des travaux ci-dessus mentionnés.

EDIFICE PUBLIC DE STELLARTON.

M. MACDONALD demande:

1. Qui était le propriétaire du terrain acquis à Stellarton, N.-E., pour les fins d'un édifice public?

2. Quand l'expropriation en a-t-elle été faite?

3. Quel en a été le prix?

4. Pour quels terrains avait-on pris des promesses de vente, et quel était le prix convenu en chaque instance?

5. Un crédit a-t-il été voté pour cet objet? Dans l'affirmative, quand?

M. ROCHE:

1. Mme Mary McKay.

2. Exproprié en vertu d'un décret du conseil des ministres du 30 avril 1912.

3. $4,000.00

4. L'Acadia Coal Company offre le lot au coin de l'avenue Jubilee et de la rue Principale pour la somme de $3,500.00; M. Douglass offre le lot au coin de la rue Principale 120 x 220, pour la somme de $5,000.00, ou une partie du lot 70 x 100 pour la somme de $3,000.00, et une autre offre d'un lot de 60 x 100 pour $2,700.00. Mme Mary A McKay offre un lot de 98 x 130 sur la rue Principale pour la somme de $4,000.00. Aucune option n'a été donnée sur le lot Soby, voisin du lot de la "Acadia Coal Company" mais il aurait pu être acheté, 50 x 100 pieds pour la somme de $3,000.00, et le lot Culton, 90 x 100 aurait pu être acheté pour $5,500.00.

5. Oui, $4,000.00 dans les crédits de l'exercice financier 1911-1912.

DE WOLFE McLEAN.

M. MACDONALD demande:

1. A-t-on payé à DeWolfe McLean, de Hopewell, N.-E., les services qu'il a rendus en 1911, en sa qualité de gardien spécial des pêcheries?

2. S'il n'a pas été rémunéré, quand le sera-t-il?

M. HAZEN:

1. Oui.

2. Réponse par n° 1.

EDIFICE PUBLIC DE PARSBORO.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. Qui est l'inspecteur des travaux de l'édifice public actuellement érigé à Parrsboro, N.-E.?

2. Quelle rémunération reçoit-il?

3. Est-il en même temps l'agent des sauvages, et le médecin officiel de la réserve de Half-Way-River, comté de Cumberland, N.-E.?

M. CODERRE:

1. J. C. McDougall.

2. $4.00 par jour.

3. Oui.

PHARE DE HOBSON'S-NOSE.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. Des réparations ont-elles été faites en 1912 au phare de Hobson's-Nose, comté de Lunenburg, N.-E.?

2. Dans l'affirmative, quel montant total a été dépensé et quelle est la nature des travaux exécutés?

3. Quel était le contremaître en charge des dits travaux?

M. HAZEN:

1. Oui.

2. Le coût en est estimé à $2,000.00. Les comptes reçus jusqu'à date s'élèvent à $2,380.81. Il n'est pas certain que tous les comptes soient encore arrivés. Les travaux consistent en réparations considérables au brise-lames en coffrage protégeant l'île.

3. M. A. McKinnon.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES DE BRIDGEWATER.

M. MACLEAN demande:

1. La salle d'exercices militaires à Bridgewater, N.-E., a-t-elle été peinturée en 1912?

2. Dans l'affirmative, quel a été le coût de cet ouvrage et qui l'a exécuté?

M. HUGHES:

1. Oui.

2. $665.00. William S. Messer.

QUAI A AMHERST-POINT.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

Qui a été recommandé au département des Travaux publics comme contremaître des travaux du quai du Gouvernement à Amherst-Point, comté de Cumberland, N.-E., en 1912?

M. ROCHE: Stanley Fullerton.

M. ROCHE.

L'INSPECTEUR DES PECHERIES WARD FISHER.

*M. KYTE demande:

Ward Fisher, l'un des inspecteur des pêcheries pour la Nouvelle-Ecosse à Shelburne, N.-E., est-il autorisé à se servir, pour son usage particulier en qualité d'inspecteur des pêcheries, d'une partie de l'édifice du Gouvernement à Shelburne réservé comme bureaux des employés de douane?

M. ROCHE: Oui.

IMMIGRATION DES ORIENTAUX.

M. SINCLAIR demande:

1. Des mesures ont-elles été prises ou a-t-on l'intention de prendre des mesures en vue de modifier en quoi que ce soit les arrangements conclus entre l'administration précédente et le gouvernement du Japon en ce qui concerne l'immigration japonaise au Canada? Dans l'affirmative, quelles sont ces modifications?

2. Des mesures ont-elles été prises, ou a-t-on l'intention de prendre des mesures en vue de modifier en quoi que ce soit les arrangements conclus entre l'administration précédente et le gouvernement impérial en ce qui concerne l'admission des immigrants venant des Indes? S'il en est ainsi, quelles sont ces modifications?

3. Des demandes ont-elles été faites au Gouvernement par des compagnies ou des entrepreneurs exécutant de grands travaux dans la Colombie-Britannique à l'effet de leur permettre de faire venir des Asiatiques pour les employer sur leurs travaux? Dans l'affirmative, ces demandes ont-elles été accordées?

4. Le Gouvernement se propose-t-il d'augmenter les restrictions apportées à l'admission des Asiatiques en Canada? Si oui, quelles sont les nouvelles restrictions, et quand seront-elles mises en vigueur?

5. Des changements ont-ils été apportés aux règlements adoptés par l'administration précédente au sujet de l'entrée en Canada des Chinois, des Japonais ou des Hindous? Dans l'affirmative quels changements ont été faits?

6. Des restrictions ont-elles été apportées par l'administration actuelle à l'immigration en Canada des Japonais, des Hindous ou des Chinois? S'il en est ainsi, quelles sont ces restrictions?

M. BORDEN:

1. C'est une question qui tombe sous le traité entre l'Angleterre et le Japon signé le 3 avril 1911, et qui est à l'étude. En attendant aucuns changements ou amendements n'ont été faits.

2. Aucunes démarches n'ont été faites pour modifier l'entente actuelle. La politique future du Gouvernement est une question qui devra être étudiée.

3. Non.

4. Le Gouvernement fera connaître en temps convenable tout changement qu'il pourrait décider de faire dans sa politique.

5. Non.

6. Aucunes restrictions additionnelles n'ont été apportées.

PERMIS DE PECHE AUX JAPONAIS.

M. SINCLAIR demande:

1. Combien de permis de pêche ont été émis par le département de la Marine et des Pêcheries, à Nanaïmo, au cours des années 1911 et 1912, en faveur de pêcheurs japonais pour la pêche au hareng dans les eaux canadiennes?

2. Combien de ces permis ont été émis dans le cours des mois d'octobre, de novembre et de décembre 1912?

3. La ligne de conduite suivie par le Gouvernement, en ce qui regarde l'octroi de permis de pêche dans la Colombie-Britannique, a-t-elle été modifiée? En ce cas, quelles sont les modifications?

M. HAZEN:

1. Il n'est délivré de permis qu'à des sujets anglais. Il en a été délivré deux en 1911, à des sujets anglais d'origine japonaise; cinq en 1912.

2. Cinq.

3. Oui, dans le nord de la province. Il a été jusqu'ici délivré des permis de pêche du saumon pour les fabriques de conserves. Il sera cette année délivré des permis aux pêcheurs de race blanche propriétaires de leurs bateaux et engins de pêche, sans rapports avec les établissements de conserves, et qui en auront fait la demande. Il est tenu en réserve à cette fin un nombre de permis suffisants pour répondre à toutes les demandes que l'on s'attend à recevoir.

PROJET DE BARRAGE DU LONG-SAULT.

M. WILSON (Laval) demande:

1. La Commission Internationale des eaux navigables, créée par une loi du congrès des Etats-Unis, sanctionnée le 13 juillet 1902 et agréée par le gouvernement canadien, a-t-elle fait un rapport provisoire ou final sur le projet de la St. Lawrence Power Company et de la Long Sault Development Company, savoir: de construire un barrage au rapide du Long-Sault, vis-à-vis Cornwall, Ont.?

2. Si la Commission a fait un rapport de cette nature, le Gouvernement a-t-il l'intention de le déposer sur la table de la Chambre, et en tel cas, quand le rapport sera-t-il déposé?

3. Ces deux compagnies continuent-elles leurs efforts en vue d'obtenir du gouvernement du Canada l'autorisation d'exécuter les travaux propres à créer une force motrice aux rapides du Long-Sault?

M. BORDEN:

1. La commission internationale des voies navigables n'a pas fait de rapport sur le projet de la Saint Lawrence Power Company et de la Long Sault Development Company de construire un barrage aux rapides du Long-Sault, en face de Cornwall, dans la province d'Ontario. Il est fait mention de la chose dans les rapports de la section canadienne de cette commission pour les années 1907, 1908 et 1909.

2. Voir réponse au n° 1.

3. Il n'a été fait à la présente administration aucune demande semblable, et le Gouvernement ne connaît rien d'efforts ainsi faits.

DEPOTS DANS LES BANQUES ET DANS LA CAISSE DE L'ETAT.

M. SHARPE (Ontario) demande:

1. Quel était le montant total des dépôts dans les caisses d'épargne des Postes et du Gouvernement, respectivement, au 1er octobre 1912, au 1er octobre 1912, et au 1er octobre 1892?

2. Quelle était la totalité des montants déposés dans toutes les banques chartées en Canada aux dates respectives ci-dessus?

3. Combien de déposants avaient des deniers en dépôt avec le Gouvernement les 1er octobre 1892, 1902 et 1912?

M. WHITE (Leeds):

1. Le 1er octobre 1912, caisses d'épargnes postales, $42,661,908.96; caisse d'épargnes de l'Etat, $14,553,354.81. Le 1er octobre 1902, caisses d'épargnes postales, $42,725,979.69; caisses d'épargnes de l'Etat, $16,145,890.82. Le 1er octobre 1892: caisses d'épargnes postales, $22,633,101.72; caisses d'épargnes de l'Etat, $17,173,185.46.

2. Sommes totales en dépôt le 30 septembre 1912 dans les banques canadiennes autorisées, $1,096,859,279; le 30 septembre 1912, $397,856,183; le 30 septembre 1892, $164,734,983.

3. Nombre total des déposants le 1er octobre 1892, caisses d'épargnes postales, 112,320; caisses d'épargnes de l'Etat, 46,615; le 1er octobre 1902, caisses d'épargnes postales, 164,959; caisses d'épargnes de l'Etat, 46,615; le 1er octobre 1912, caisses d'épargnes postales, 148,306; caisses d'épargnes de l'Etat, 35,129.

DEPOTS D'IMMIGRANTS A SAINT-JEAN.

M. DEMERS demande:

1. Le Gouvernement a-t-il été informé que la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, conformément à un arrêté ministériel, a fait construire à sa gare, à Saint-Jean, une aile pour la détention et l'examen des immigrants?

2. Dans l'affirmative, cette bâtisse, destinée au service de l'immigration, est-elle sous le contrôle et sous la garde spéciale d'un employé fédéral?

3. Si non, est-ce l'intention du Gouvernement de nommer quelqu'un à cet emploi?

M. ROCHE:

1. Oui.

2. Il est utilisé et dirigé par des inspecteurs de la compagnie qui de Rouse's-Point, de Saint-Albans et d'Alburg font la visite des trains sur les lignes convergeant à Saint-Jean.

3. La nomination d'un gardien à Saint-Jean est à l'étude.

LE TAUX DE L'INTERET POUR LES AGRICULTEURS.

M. SCHAFFNER demande:

Quels sont les taux d'intérêt minimum et maxmum exigés de la classe agricole par les

institutions de banque des diverses provinces du Canada?

M. WHITE (Leeds) : L'administration n'a aucun renseignement qui lui permette de répondre à cette question.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. G. W. KYTE (Richmond), (N.-E.): Monsieur l'Orateur, je demande à prendre la parole sur une question personnelle.

Dans le " Herald " d'Halifax, de jeudi le 12 décembre, a été publiée la dépêche suivante:

Ottawa, le 11 décembre.—M. Carroll, député de Cap-Breton a cet après-midi, au cours d'un débat, fait une attaque très brutale contre le révérend Père D. L. Macdonald, d'Antigonish. Quelqu'un venait d'affirmer que le Père Macdonald avait déclaré que, selon lui, M. H. P. Duchemin s'était montré impartial dans la conduite des enquêtes officielles à lui confiées, et M. Carroll, dans des termes enflammés, a dit que le révérend Père Macdonald était un partisan du type le plus extrême et le plus violent, incapable d'exprimer une opinion juste. Cette assertion de M. Carroll a été bruyamment applaudie par M. M. Chisholm, d'Antigonish, Sinclair, de Guysborough, Kyte, de Richmond, Mackenzie, de Cap-Breton et Chisholm, d'Inverness, qui ont exprimé leur approbation en frappant leurs pupitres de la manière la plus vigoureuse.

Je suis prêt à assumer la pleine responsabilité de mes dires et de ma conduite dans cette Chambre comme au dehors; mais il se trouve que le 11 décembre, au moment où l'honorable député du Cap-Breton-sud discutait cette question, je n'étais pas ici, et je n'ai su absolument rien de ce qui s'était passé en mon absence avant d'avoir lu le lendemain le compte rendu de la séance dans les Débats. Il importe grandement, je crois, que les correspondants des journaux représentent d'une manière convenable l'attitude des députés sur chaque question, et, sans dire que j'approuve ni désapprouve la manière de voir de ceux qui ont parlé sur cette affaire, je nie à quiconque le droit d'annoncer que j'étais là dans la circonstance.

M. SINCLAIR: Mon nom ayant été mentionné dans l'article qui vient d'être lu, je désire déclarer que, quant à moi, l'assertion qui s'y trouve est sans fondement. Ce religieux dont a parlé l'honorable député de Cap-Breton-sud n'est pas de mes connaissances; je ne sais non plus s'il fait de la politique active ou non, mais une chose dont je suis certain, c'est de n'avoir point pris part à des applaudissements pendant cette partie du discours de l'honorable député. Les journalistes là-haut n'ignorent pas sans doute qu'ils jouissent d'un privilège en assistant aux délibérations de cette Chambre, et il n'est que juste qu'ils traitent honorablement les députés; qu'ils ne leur attribuent faussement aucune assertion. Pour ma part, je suis sûr que l'on me fait jouer dans cette affaire un rôle peu digne.

M. MACKENZIE: J'ai lu, moi aussi, l'article dont parle l'honorable député de Richmond, et il est absolument mal fondé en ce qu'il dit de moi.

LE CHEMIN DE FER DE QUEBEC AU SAGUENAY.

M. LEMIEUX: Il est annoncé dans les journaux de Québec qu'un groupe d'ingénieurs a quitté Ottawa avec mission d'inspecter le chemin de fer de Québec au Saguenay. J'aimerais à savoir de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux si ses ingénieurs ont été envoyés là par son ministère, et si cette démarche a pour objet la garantie probable des obligations de cette voie ferrée.

M. BORDEN: Si l'honorable député veut bien faire mettre cette question au Feuilleton, il y sera répondu dans son ordre régulier.

LA GOELETTE "ADVOCATE"

M. DEVLIN: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désirerais signaler à l'attention de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries certain rapport de la section du Service naval pour l'exercice terminé le 31 mars 1912, rapport dans lequel je constate que l'on a acheté la goélette "Advocate", et qu'on la met en état de servir à donner aux Cadets des connaissances nautiques. J'aimerais à savoir du ministre quand cet achat a été fait et quelles sont, au juste, les dimensions et la solidité de la goélette "Advocate".

M. HAZEN: Mon honorable ami ne compte pas, j'en suis sûr, que je vais pouvoir répondre à la minute à une pareille question. Je me ferai cependant un plaisir d'obtenir pour lui le renseignement qu'il demande et de le lui fournir plus tard.

M. l'ORATEUR: Je crois que ces questions sont de celles auxquelles on ne peut convenablement répondre qu'après avis inséré au Feuilleton.

M. DEVLIN: Tout en respectant votre décision, monsieur l'Orateur, je dois dire que cette affaire est de celles qui ont trait à la défense de notre territoire.

M. l'ORATEUR: Si cette question est d'intérêt public urgent, elle pourrait être soulevée par une motion demandant que la Chambre lève sa séance.

M. DEVLIN: Me serait-il permis de demander si l'achat de la goélette "Advocate" a eu pour mobile le besoin urgent de défendre notre territoire.

M. HAZEN: Si mon honorable ami veut bien faire mettre sa question au Feuilleton,

il lui sera fourni des renseignements complets.

LES VACANCES DE NOEL.

M. MACDONALD: Je tiendrais à dire quelques mots de la part de ceux d'entre nous qui viennent des provinces extrêmes, tant de l'Est que de l'Ouest, relativement aux vacances que la Chambre va prendre à l'occasion des fêtes de Noël. En conséquence de la proposition qui a été faite à cet égard, ces messieurs ne pourront guère passer plus d'une semaine dans leurs familles pendant les fêtes, et la députation doit comprendre que, pour eux, cet arrangement est bien peu juste. Bien souvent la Chambre compte sur ces députés des provinces lointaines pour un quorum, le mardi et le vendredi, et, à défaut de leur présence constante, une somme considérable d'ouvrage utile au pays demeurerait en suspens.

Si la Chambre s'ajourne, jeudi jusqu'au 8 janvier, comme il en est question, les députés des provinces lointaines de l'Ouest et de l'Est ne pourront faire chez eux qu'un séjour fort court. Je me fais l'interprète des députés des deux côtés de la Chambre quand je demande au premier ministre de prendre en considération la proposition tendant à ce que la Chambre s'ajourne le mercredi de cette semaine jusqu'au 13 janvier. Au cours de la conversation, un collègue de la Colombie-Anglaise m'a fait observer que, d'après l'arrangement primitif, il ne pourrait arriver chez lui que le samedi matin avant Noël et qu'il serait peut-être forcé par les circonstances à partir pour Ottawa le samedi précédent le 8 janvier. Comme la plupart de nos collègues ont des affaires qui réclament leur attention, force leur serait de s'absenter à quelque moment de la session et par conséquent d'abréger la période des vacances, et, de subir par là une réduction de leur indemnité parlementaire. En formulant cette demande, j'ai la conviction que l'expédition des affaires de la Chambre se fera tout aussi bien que si la proposition primitive était adoptée et les députés se feront sans doute un devoir de ne pas retarder inutilement la besogne parlementaire, si l'on tient compte de cette juste proposition.

M. BORDEN: Je suis d'avis qu'il faut tenir tout spécialement compte de la situation des députés de l'Ouest et des provinces de l'Est, et cela pour les raisons alléguées par l'honorable député. Je consens, séance tenante, à ce que l'ajournement ait lieu mercredi et quant à l'autre proposition, je vais la prendre en sérieuse considération.

PRESENTATION DE RAPPORTS.

L'hon. M. HAZEN présente le rapport du département de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice terminé le 31 mars 1912.

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA MODIFICATION DE LA LOI DES BANQUES.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances) propose que, demain, cette Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu de reviser les lois relatives au commerce de banque, de prolonger jusqu'au premier jour de juillet 1923 les chartes des différentes banques auxquelles s'appliquent les dispositions de la loi des banques, et d'autoriser le paiement sur le revenu consolidé d'une rémunération à des vérificateurs chargés de l'examen spécial des opérations ou affaires de banque que le ministre des Finances croira nécessaires.

Des députés des deux côtés de la Chambre m'ont demandé de leur fournir des copies du nouveau bill, et c'est pour me rendre à leurs désirs que j'ai demandé à cette Chambre d'acquiescer à cette motion, qui devient nécessaire, aux termes du règlement, avant que je sois autorisé à présenter le nouveau projet de loi des banques en première étude.

(On adopte la motion.)

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE PROJET D'AUGMENTER LES FORCES NAVALES ACTIVES DE L'EMPIRE.

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion du très honorable M. Borden tendant à la 2e lecture du projet de résolution, adopté en comité général, ayant pour objet d'augmenter les forces navales actives de l'empire, et sur l'amendement déposé par le très honorable sir Wilfrid Laurier.

M. J. A. M. AIKINS (Brandon): Monsieur l'Orateur, si nous voulons prendre une décision, en pleine connaissance de cause, sur l'attitude que doit apporter le Canada pour la protection de l'empire britannique et pour sa propre défense, il importe d'éliminer du débat tout ce qui tendrait à atténuer l'importance de la question ou toutes les observations impertinentes ou étrangères au débat ou qui n'aboutiraient qu'à l'obscurcir.

Cette Chambre ne saurait guère bénéficier de définitions de mots empruntés au dictionnaire, telles que celles des mots "urgence, crise, empire ou empire britannique, autonomie." Il faut donner à ces mots l'interprétation courante, consacrée par l'usage populaire au pays. Avant de prendre la décision au sujet de l'attitude à adopter en pareille matière, le député de Rouville (M. Lemieux) a dû consulter Webster afin de bien saisir le sens du mot "urgence."

M. LEMIEUX: J'étais quelque peu intrigué par l'interview donnée par l'honorable député (M. Aikins) à son retour d'Europe, lorsqu'il déclara que la guerre entre l'Alle-

magne et l'Angleterre était déjà déclarée et je tenais à savoir. . .

M. AIKINS: Que mon collègue possède son âme dans la patience et j'aborderai bientôt cette question. Je ne sais trop si mon collègue est jamais indisposé, et le cas échéant, s'il a consulté le dictionnaire sur le sens des mots "urgence ou maladie", afin de constater s'il est bien réellement malade et s'il doit appeler le médecin.

M. LEMIEUX: Mon collègue souffre du mal de mer.

M. AIKINS: Disons qu'après consultation du dictionnaire, l'honorable député reste convaincu que ça ne va pas, et que le médecin diagnostique un commencement de diphtérie; mon collègue refuserait-il de prendre de l'antitoxine, parce que sa situation n'est réellement pas critique, et attendrait-il l'instant où il serait suspendu entre la vie et la mort, pour prendre un remède préventif? Supposons que l'honorable député habitât l'Ouest, au voisinage d'un colon, et qu'il voie tout à coup un feu de prairie au lointain: Conseillerait-il alors à ce colon de consulter son dictionnaire, afin de s'assurer s'il existe réellement une condition critique ou s'attendrait-il à entendre le colon lui dire: "Je ne sais de quel côté le vent souffle, il peut changer de direction: quelque chose pourrait faire échec à la marche de l'incendie; je vais donc, pour le moment, me tenir dans le statu quo, "les bras croisés." Est-ce là ce qu'il dirait ou ne prendrait-il pas plutôt la seule attitude qui convienne à un homme sensé: se mettre tout de suite à l'œuvre, sans doute avec son voisin, pour éteindre, si faire se peut, l'incendie: aller avec un attelage tracer un garde-feu ou en brûler un contre le vent, afin d'empêcher la destruction de sa maison d'habitation et de son domaine. En matière de guerre, il y a des remèdes préventifs, tout comme il existe une force corrective; or, ces remèdes préventifs, il faut les appliquer quand la chose est possible.

En cherchant à prendre une décision convenable, il faut encore éliminer du débat des paroles et observations remontant à deux, à trois ou quatre ans, et prononcées au milieu de circonstances et de conditions tout à fait dissemblables. Que nous importe ce que le député de Toronto-nord (M. Foster) aurait dit au sujet de circonstances qui n'existent plus.

Des VOIX: Fort bien!

M. AIKINS: Monsieur l'Orateur, j'observe que lorsqu'il s'agit de prendre attitude, ces messieurs s'appuient sur des pensées exprimées jadis au milieu de circonstances tout à fait dissemblables. Qu'importe ce qu'aurait dit il y a quatre ans le ministre du Commerce ou le leader du Gouvernement (M. Borden), au milieu de circonstances qui n'existent plus, ou encore en quels sens le ministre de l'Intérieur aurait voté, par le passé? C'est là quantité négligeable. Ce qu'il importe de savoir, ce sont leurs vues, leurs opinions d'aujourd'hui et l'attitude qu'ils vont prendre. Eliminons encore du débat les considérations tirées de l'histoire constitutionnelle du passé. Que nous importe que les petites provinces du Canada primitif, de colonies de la couronne qu'elles étaient, aient évolué et acquis plus de force? Puis après l'inauguration de la Confédération, à quoi bon nous rappeler que ces provinces sont passées de l'adolescence à l'âge viril et qu'elles ont obtenu du gouvernement britannique la liberté qu'on donne aux jeunes gens qui quittent le toit paternel pour assumer, à leur tour, la tâche de fonder des foyers domestiques. Quel intérêt a-t-on à savoir comment s'est faite la transition du berceau à l'école, quelle instruction on y a puisée, de quels soins on a été l'objet et quelle mesure de liberté on nous a accordée? Ces étapes successives de l'adolescence, de l'âge viril et de l'émancipation du gouvernement paternel, ce sont là choses dont le pays n'a cure. Qu'importe-t-il de savoir comment le pays a échangé les langes pour la culotte et atteint sa maturité actuelle? Le jeune homme qui quitte le toit paternel pour aller se créer un foyer garde la claire et nette vision de la situation qui règne sous l'ancien toit. Si la famille a besoin de secours, elle n'a pas à lui dire qu'il lui faut venir en aide. Il le sait. La famille n'a pas besoin de le demander; il vient, de son plein gré, au secours des siens; il le fait sans hésitation, sans se dire: "Je suis un jeune homme et si j'accorde cette aide, je reprends les langes de l'enfance; je retourne aux jours d'école, ou à l'époque où, soumis au régime paternel, je rongeais le frein avec impatience." Ce qu'il donne à la famille, il le donne sans qu'on le sollicite, de la plénitude de son cœur, et ainsi en est-il du Canada aujourd'hui. Si le Canada existe, il le doit à l'empire britannique. Cet empire a protégé son adolescence, c'est sous son égide que le Canada a atteint maturité; et si aujourd'hui l'empire britannique a besoin d'aide pour sa marine, allons-nous attendre qu'on nous suggère, pour ne pas dire qu'on nous demande, de lui venir en aide. L'attitude que le Canada se propose de prendre, c'est de son plein gré, selon son propre mouvement qu'il la prend et volontiers il dit à la Grande-Bretagne: "Voici l'aide que nous offrons; nous vous prions de l'accepter." Le Canada est une nation autonome et l'attitude prise aujourd'hui par le Gouvernement dans la résolution et le projet de loi dont cette Chambre est saisie est non seulement compatible avec ses droits, à titre de nation autonome, mais elle est la confirmation de ces droits. Ni le peuple des Iles britanniques ni le gouvernement

britannique ne demandent la chose. Cette aide jaillit spontanément de sa source: le peuple du Canada autonome, par l'entremise du Parlement ici assemblé. Seul, le peuple canadien peut se taxer pour la construction des vaisseaux de guerre offerts à la métropole. On le sait, et le chef de l'opposition ne l'ignore pas, presque tous les biens de l'Etat sont détenus au nom de la couronne; ces domaines peuvent être détenus au nom du Gouvernement fédéral ou au nom des provinces. Cette aide est donnée à la couronne et ces magnifiques vaisseaux de guerre sont détenus au nom du Canada. Si on le préfère, je dirai qu'ils sont la propriété du Canada et cela subordonnément à un arrangement intervenu entre le Gouvernement de ce pays et le gouvernement du Royaume-Uni, et d'après lequel ils peuvent être rappelés à l'heure où le voudra le Canada. La politique actuelle du Gouvernement n'a pas de caractère de permanence; elle s'inspire de ce qu'il est expédient de faire pour les besoins du moment. Qu'une situation surgisse soudain qui demande une initiative immédiate de la part de ces messieurs, alors ils auraient à prendre une décision sur ce qu'il est expédient de faire.

M. LEMIEUX: Consultez Webster.

M. AIKINS: Avec ce ton dégagé qui lui est propre, mon honorable ami, essaye encore une fois de réduire cette discussion à une simple définition du dictionnaire. La question qui est soumise à la considération de la Chambre est celle de savoir ce que le Canada devrait faire dans les circonstances actuelles pour venir en aide aussi rapidement que possible à la défense navale de l'empire? Non par une politique permanente dont le programme s'applique avec lenteur, mais une disposition d'un caractère temporaire.

Quelques honorables DEPUTES: Très bien! très bien!

M. AIKINS: Le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) fait un signe d'approbation, ce qui prouve que le mot temporaire est bien exact. Si au lieu de construire des navires pour la marine qui protège notre pays, le Canada avait offert à l'Angleterre trente-cinq millions de dollars, il y aurait eu là un élément de permanence parce qu'une fois payé, l'argent aurait disparu pour toujours et le Canada aurait cessé d'en avoir le contrôle. Mais avec l'entente actuelle, ce que l'on propose de construire, c'est trois des plus beaux dreadnoughts, dont l'amirauté anglaise pourra se servir pour le moment et ensuite, si le Canada, par la voix de son Parlement décide d'avoir une marine canadienne, il aura, grâce à ces trois magnifiques navires un splendide noyau pour sa marine.

Les orateurs de l'opposition ont dit que le Canada devait maintenir son statu quo et ne pas bouger sinon pour se construire une petite marine, si le Canada n'exprimait pas fortement son désir. Quand nous considérons ce qui se passe dans le monde parmi les nations guerrières, on s'étonne que le Canada ne se soit pas décidé plus tôt. Quand nous songeons que depuis cinquante ans la Russie a développé sa puissance, qu'elle a une marine et une population de 150,000,000; quand nous voyons que dans cette même période les Etats-Unis sont devenus la plus grande nation industrielle et agricole du monde, avec une population de 100,000,000 et une marine; quand vous constatez le développement de l'empire du Japon depuis cinquante ans, empire qui cherche à rivaliser avec l'Angleterre sur l'océan Pacifique; quand vous considérez que d'autres nations européennes construisent de grands navires de guerre, que l'Allemagne est devenue dans l'espace de cinquante ans un pays unifié avec une population de 69,000,000 qui a augmenté en richesse grâce à l'application de méthodes scientifiques à l'industrie qui l'ont transformée en un vaste atelier, quand nous envisageons qu'elle a organisé une des plus grandes armées que le monde ait peut-être jamais vues, une armée qui peut dans l'espace de quelques mois, mobiliser 3,500,000 soldats exercés et équipés, qu'avec son caractère agressif l'Allemagne désire être l'égale sur mer de tout autre empire, pourquoi alors le Canada n'agirait-il pas avec rapidité et efficacité? Il y a cinquante ans, l'Angleterre était le grand pays manufacturier du monde, elle était inattaquable sur mer et elle pouvait envoyer sans rencontrer un rival ses marchandises dans toutes les parties du monde et sa richesse était sans pareille. Qu'il me soit permis de demander, monsieur l'Orateur, si l'Angleterre a augmenté proportionnellement en richesse, en puissance et en caractère agressif? La population des Iles Britanniques n'est que de 45,000,000 et sa richesse n'a pas augmenté en porportion de celle de l'Allemagne.

M. DEVLIN: Mais oui elle a augmenté dans cette proportion.

M. AIKINS: Elle n'a pas augmenté proportionnellement à la richesse de l'Allemagne ou de quelques autres pays pendant ces dernières cinquante années. L'Angleterre ne possède pas dans son sol de grandes richesses naturelles inexploitées. Nous devons certainement en conclure que l'Angleterre n'a pas augmenté proportionnellement à d'autres pays, en richesse, en industrie, en commerce et en puissance, pourtant l'empire britannique dans son ensemble a augmenté en proportion et il maintiendra son importance aussi longtemps qu'il restera un et indivisible.

M. LEMIEUX: N'est-il pas exact qu'aujourd'hui le Royaume-Uni est le seul pays d'Europe qui réduise sa dette nationale?

M. AIKINS: Ce n'est pas du tout la question. Ce qu'il s'agit de constater c'est que le Royaume-Uni qui était, il y a cinquante ans, supérieur à toutes les autres nations que j'ai mentionnées, ne maintient pas son progrès proportionnel et sa force en tant qu'unité distincte, mais bien comme empire britannique et il en sera ainsi tant que cet empire restera un et indivisible.

Si nous ne pouvons pas compter sur les définitions du dictionnaire et si nous ne pouvons pas être guidés dans notre conduite par l'ancienne histoire constitutionnelle du Canada par quoi pouvons-nous être guidés avec certitude? Ce qui peut nous guider sans crainte d'erreur, c'est l'instinct de notre propre conservation; les instincts naturels et nationaux, les impulsions et les inspirations du cœur, la foi qu'a le Canada et l'empire que ce jeune pays doit accomplir quelque grande œuvre dans le monde c'est-à-dire élever plus haut et agiter plus largement le flambeau de la civilisation anglaise qui a répandu jadis ses bienfaits sur le monde entier. Il y a surtout la foi du Canada en une grande destinée, non pas que le Canada serve seulement une grande nation, indépendante et autonome mais une nation puissante et à la tête des plus grands empires du monde.

Ces instincts, ces impulsions et cette foi seront "la voix du cœur qui saura attendrir la froide raison", ce sont les voix qui nous disent: "Voici la route, allez sans hésitation." L'empire est un et indivisible; il serait atteint dans ses œuvres vives si une de ses parties venait à se séparer ou si un des liens qui unissent ses parties à l'ensemble venait à se briser, si le Canada voulait adopter une politique maintenant et une autre plus tard, si l'empire étant en guerre, le Canada ne prenait pas part au conflit et réciproquement si le Canada étant attaqué l'Angleterre le laissait isolé, alors la destruction de l'empire britannique serait fatale et l'on verrait surgir un autre empire différent, si on pouvait lui donner le nom d'empire. L'empire est un et indivisible et la marine qui est indiscutablement suffisante et nécessaire pour protéger le Canada dans tous ses droits, les Canadiens et leur propriété chez eux et au dehors; qui peut protéger et faire appliquer les conventions commerciales et les traités étrangers, cette marine sera suffisante pour protéger et sauvegarder le Royaume-Uni et les autres parties de l'empire. Réciproquement la marine qui est sans aucun doute suffisante pour protéger le Royaume-Uni, sa population et ses droits, est suffisante pour protéger toutes les autres parties de l'empire britannique. N'est-il pas absurde de supposer que si des cuirassés ont été retirés de quelques parties éloignées de l'empire, ces parties seront sans protection. Où penseriez-vous qu'en serait la marine de l'Angleterre si elle n'était pas en état de faire face et de maîtriser cette plus grande force navale qui pourrait en tout temps détruire la puissance de l'empire britannique ou causer des désastres dans les pays autonomes qui se rattachent à l'empire? La place où doit se trouver maintenant la flotte anglaise, c'est dans la mer du Nord, en face de la flotte allemande dont les quatre cinquièmes des navires sont prêts et armés en guerre.

Comme je l'ai dit, l'aide qui est actuellement donnée par le Parlement à la marine britannique est temporaire et consiste en trois grands cuirassés d'escadre qui viendront renforcer la flotte anglaise concentrée dans la mer du Nord. Quel sera le futur programme naval de la défense de l'empire? Il peut comprendre une marine canadienne. Ce futur programme pourra comprendre une action conjointe de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, du Canada et de l'Angleterre en ce qui concerne la protection de l'océan Pacifique, comme il comprendra certainement la protection de l'océan Atlantique et des routes du commerce. Il se peut que cette flotte qui est maintenant concentrée dans la mer du Nord soit ancrée à l'avenir dans le golfe du Saint-Laurent, ou dans la mer de Chine chargée de protéger les intérêts de cette partie de l'empire. J'ignore quel sera le futur programme naval de l'empire, mais si cette contribution actuelle de navires en vue de venir en aide à l'empire a une signication, c'est celle-ci: la formation d'une flotte anglo-canadienne sous le contrôle anglo-canadien.

Je veux parler maintenant de l'amendement proposé par le très honorable chef de l'opposition. Il contient quelque chose que je ne comprends pas très bien. Voici le paragraphe en question:

> Cette décision (faisant allusion à la première partie de la résolution), a forcé le Royaume-Uni à concentrer ses forces navales dans son voisinage immédiat, entraînant par là le retrait de ses navires des possessions éloignées de l'empire.
>
> Que ce retrait implique pour cela la nécessité d'inaugurer immédiatement et activement un programme permanent de défense navale.

Défense navale de quoi? Veut-on parler de la défense du Canada ou de tout l'empire? Je crois que j'ai droit à recevoir une réponse de mon très honorable ami, je ne pose pas la question d'une façon captieuse mais parce que je désire comprendre cet amendement.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami désire-t-il que je lui réponde?

M. AIKINS: Oui.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois que le programme est indiqué dans l'amendement: Que la nouvelle situation qui s'est produite en Europe a obligé le Canada à prendre une part à la défense de l'empire dans son ensemble et le moyen d'y parvenir est de créer une marine canadienne.

M. AIKINS: Examinons la chose de cette façon:

Que ce retrait implique pour le Canada la nécessité d'inaugurer immédiatement et activement un programme permanent de défense navale.

Cela vise-t-il le Canada ou l'empire?

Sir WILFRID LAURIER: Je viens de dire: l'empire.

M. AIKINS: Alors l'amendement dit:

Que ce retrait implique pour le Canada la nécessité d'inaugurer immédiatement et activement un programme de défense navale.

. . . . de l'empire et cela sans consulter le gouvernement britannique.

M. TURRIFF: Une subtilité d'avocat.

M. AIKINS: Et un manque de compréhension d'un honorable député qui ne saisit pas la question. Nous devrions inaugurer immédiatement et activement un programme de défense navale de l'empire comme si la responsabilité était rejetée sur le Canada de défendre l'empire. Laissez-moi lire un peu plus loin.

Que cette Chambre croit de plus qu'augmenter la puissance et la mobilité de la marine impériale pour l'adjonction de deux escadres fournies par le Canada sous le régime de la susdite loi et qui seraient stationnées sur les côtes canadiennes des océans Atlantique et Pacifique respectivement.

Puis-je poser une question à mon honorable ami? Il paraît avoir fait un oubli quand il dit "augmenter la puissance et la mobilité de la marine impériale par l'adjonction"—l'adjonction à quoi?

Quelques DEPUTES: Continuez la citation.

M. AIKINS: Mon honorable ami ne dit pas à quoi il faut faire cette jonction. Je désire le savoir, parce que je veux bien saisir le sens de cette résolution.

M. TURRIFF: Le pays la comprend parfaitement.

M. EMMERSON: Elle a pour but d'établir des écoles du soir.

M. AIKINS: Je parle sérieusement quand je demande ces renseignements, parce que je désire que la Chambre sache au juste ce que mon honorable ami a voulu dire par ces paroles "l'adjonction de".

Sir WILFRID LAURIER: Je regrette que ma connaissance imparfaite de la langue anglaise ne me permette pas de me faire comprendre par mon honorable ami. Je suis convaincu, cependant, que s'il veut relire toute la phrase, il en saisira parfaitement le sens:

Cette Chambre croit de plus, qu'augmenter la puissance et la mobilité de la marine impériale par l'adjonction de deux escadres.

Si cela veut dire quelque chose c'est une adjonction à la marine impériale.

M. AIKINS: C'est cette explication que je désirais avoir.

Sir WILFRID LAURIER: Je suis bien aise que vous l'ayez enfin obtenue.

M. AIKINS: Permettez-moi de citer le paragraphe de nouveau:

"Que cette Chambre croit de plus qu'augmenter la puissance et la mobilité de la marine impériale par l'adjonction de deux escadres fournies par le Canada, sous le régime de la susdite loi.

La suite de la résolution nous aide à interpréter ce passage. Il est dit en premier lieu que cette Chambre est d'opinion qu'il est nécessaire d'augmenter la puissance et la mobilité de la marine impériale et un peu plus loin, qu'il est nécessaire de donner une plus grande élasticité de mouvement aux escadres britanniques, sur toutes les mers. Demande-t-on par cet amendement que le Canada fournisse deux escadres aux escadres impériales sur toutes les mers. S'il en est autrement, on fait une distinction entre les escadres britanniques et la marine impériale. D'après ce que je comprends, l'intention de l'amendement est tout autre; il demande l'établissement au Canada de deux escadres, l'une sur l'Atlantique et l'autre sur le Pacifique, sous une direction séparée et indépendante et non sous la même direction que la marine impériale ou les escadres britanniques. Est-ce que j'interprète bien le sens de l'amendement.

M. GRAHAM: Lisez-le.

M. AIKINS: Je l'ai lu. A mon sens, il demande d'établir sur l'Atlantique et sur le Pacifique, sous la direction du gouvernement canadien, deux escadres construites par le gouvernement canadien, dont les mouvements seront ordonnés par le gouvernement canadien, qui pourront quelquefois agir de concert avec la marine impériale mais qui pourront aussi agir indépendamment de la marine impériale et qui seront toujours sous une direction distincte. Si c'est là la véritable interprétation, comme je le crois, la portée de cet amendement serait d'établir une marine canadienne indépendante et une marine anglaise indé-

pendante. Examinons quelques-unes des déclarations faites par l'honorable chef de l'opposition et nous arriverons à une certitude sur ce point. A un endroit de son discours il dit:

Ce document fait voir que, vu l'accroissement des armements maritimes, l'Angleterre, pour assurer sa sécurité dans ses propres eaux, a été obligée de retirer quelques-uns de ses navires des mers éloignées.

Si on doit attribuer un sens à ces paroles, elles veulent dire que l'honorable chef de l'opposition, ainsi que ses partisans je suppose, sont d'avis que les navires anglais ont été retirés des eaux canadiennes pour assurer la sécurité de l'Angleterre dans ses propres eaux. Ne laisse-t-on pas entendre par là que le Canada n'est plus protégé, du moment que l'Angleterre retire ses cuirassés des eaux canadiennes pour assurer sa propre sécurité? Un peu plus loin il a ajouté:

Quel est le devoir de la Chambre des communes, quel est le devoir du peuple canadien?

Et voici sa réponse:

L'Angleterre a été obligée d'augmenter le nombre comparatif des vaisseaux sur lequel elle compte pour assurer sa propre défense, en réduisant ses forces navales dans les mers éloignées. Telle est la situation, et encore une fois, je demande quel est le remède?

Pour se protéger, l'Angleterre a retiré ses navires des autres mers et on en conclut que le Canada étant laissé sans protection il lui faut avoir une marine à lui, pour se protéger et se défendre. Est-ce bien cela? On demande que pour augmenter la mobilité de la marine impériale, le Canada se charge de sa propre défense.

Un DEPUTE: Très bien! très bien!

M. AIKINS: L'honorable député qui vient de m'interrompre semble partager cette manière de voir. Permettez-moi de poser une question: Sur quoi les Canadiens comptent-ils pour leur protection? Sur quoi comptaient-ils par le passé pour se faire protéger? Sur quoi pouvons-nous compter, à l'avenir, si ce n'est sur la marine impériale? Je suis porté à partager la manière de voir de l'honorable député de Kingston (M. Nickel) et je considère que la politique de l'honorable chef de l'opposition et son amendement tendent à la séparation du Canada avec l'empire.

Un DEPUTE: Oh!

M. AIKINS: J'ai entendu l'honorable chef de l'opposition déclarer qu'il était un sujet de l'empire britannique et je le crois.

M. LEMIEUX: Alors pourquoi supposez-vous qu'il veut la séparation?

M. AIKINS: Je vais l'expliquer à mon honorable ami, s'il a la patience de m'écouter quelques instants. L'honorable chef de l'opposition nous a parlé des 71 ans pendans lesquelles il a été un Canadien anglais. . .

Un DEPUTE: Très-bien!

M. AIKINS: Moi aussi j'applaudis à cette déclaration et j'ajoute qu'elle n'était pas nécessaire pour me convaincre de la fidélité de mon honorable ami à la couronne. Il est Canadien comme moi; et à titre de Canadien, je respecte les grands hommes du Canada; et comme l'honorable chef de l'opposition est un de nos grands Canadiens, j'ai beaucoup de respect pour sa personne. Je ne doute pas plus de sa fidelité à l'empire que de la mienne.

Un DEPUTE: Très bien! très bien!

M. AIKINS: J'irai plus loin et j'ajouterai que je n'ai aucun doute sur la fidélité et le dévouement des honorables députés qui donnent leur appui au chef de l'opposition.

M. PUGSLEY: Pourquoi en douteriez-vous?

M. AIKINS: Je n'en doute pas. Le loyalisme est une question d'affection, de sentiment, c'est une impulsion du cœur. Mais tout en ne soupçonnant pas leurs sentiments, je me méfie de leur jugement. Le cœur est bon, mais la tête fait défaut. Les députés de l'opposition ne suivent pas les impulsions de leur cœur. La déclaration de l'honorable chef de l'opposition que je rappelais il y a un instant veut dire simplement que l'Angleterre a retiré ses navires des eaux canadiennes et que le Canada est laissé sans protection. Quel remère propose-t-il à cette situation? La création de deux marines, l'une sur les côtes de l'Atlantique et l'autre sur les côtes du Pacifique. Sous quel commandement seront ces escadres? Seront-elles sous le commandement unique qui dirige la marine anglaise? Non; elles seront sous la direction des autorités canadiennes. L'amendement mentionne la loi de la marine de 1910. Or, que dit cette loi?

Le Gouverneur en conseil peut mettre la force navale, ou toute partie de la force, en service actif, en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire, à raison de circonstances critiques.

Qui décidera s'il y a urgence? C'est le Gouvernement canadien. Mais ce n'est pas tout:

En temps critique, le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit, à la disposition de Sa Majesté, pour service général dans la marine royale.

"Peut mettre". Qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut dire que le Geuverneur en conseil aura le droit de décider s'il y a urgence ou non, si l'on donne à ce mot la signification que lui prête l'honorable député

de Rouville (M. Lemieux), bien que la définition de ce mot soit donnée dans la loi elle-même.

Quelle garantie l'amirauté ou le gouvernement anglais auront-ils que le Gouvernement canadien déclarera que les circonstances sont critiques et ordonnera que les forces navales en question soient mises en service dans la marine royale. On pourra dire: Tel événement peut se produire ou ne pas se produire et, par conséquent, il est à propos de dégarnir les côtes canadiennes pour aller renforcer la marine impériale. Il y a même plus; même si le Gouvernement canadien décidait que les cirronstanres sont critiques et mettaient ses escadres à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ces escadres stationnées, l'une sur l'Atlantique et l'autre sur le Pacifique, mettraient beaucoup de temps à se rendre là où leur présence serait nécessaire. Si des revers étaient survenus dans l'intervalle, les beaux navires du Canada seraient attaqués et coulés par la flotte ennemie.

La protection navale du Canada est indissolublement liée à celle de l'empire. Parce que les cuirassés anglais ont été retirés des eaux canadiennes, le Canada cesse-t-il d'être protégé? S'ensuit-il que nos escadres doivent être disposées de manière à assurer la protection de nos côtes? Supposons que la marine canadienne, la marine australienne et la marine anglaise soient autant de marines séparées; qu'arrivera-t-il? Toute puissance ayant une flotte supérieure à aucune d'elles pourrait les attaquer séparément et leur infliger une honteuse défaite. Pourquoi nous exposerions-nous à ce qu'il pût en être ainsi? La seule protection navale que le Canada ait actuellement réside dans la marine impériale. Je me demande si le chef de l'opposition parle sérieusement quand il déclare que la politique qu'il propose est nécessaire à la protection du Canada, vu que l'Angleterre a retiré ses cuirassés des eaux canadiennes.

A-t-il enfin réalisé l'importance de la situation? A quelle date faut-il remonter ce fait? Ne s'est-il produit qu'hier ou si ce n'est qu'en 1910? Si je comprends bien, cela s'est passé en 1906 et en 1907. Si mon honorable ami et les membres de la députation qui l'appuient ici étaient sincères en cette circonstance, pourquoi ne protestaient-ils pas en cette circonstance exceptionnellement grave? Qui pouvait les empêcher de prendre des mesures dans le but d'armer la protection du Canada? Ils ne comprenaient donc pas que l'Angleterre, retirant ses navires des eaux canadiennes, le Canada ne se trouvait plus protégé? S'ils comprenaient l'importance de la situation, quelle mesure avaient-ils arrêtée? Ils ont acheté, il est bien vrai, le "Niobé" qui—désastre déplorable—devait aller s'échouer sur des récifs. Et, à propos du "Rainbow" qu'ils ont acquis, quel nom? Mon très honorable ami laisse entendre que le Canada n'a plus rien à redouter, puisque le "Rainbow" est là. Le Canada n'avait-il pas été protégé auparavant? Ces navires, certes, ne pouvaient protéger le Canada contre les navires de guerre d'une autre nation si ceux de la Grande-Bretagne n'étaient pas entrés en lice. Qui pourrait mettre le Canada à l'abri de toute attaque possible? Son isolement? Mais notre pays se trouve-t-il tellement isolé qu'aucune autre nation ne connaisse son point vulnérable? Peut-on comparer sa situation à celle de l'Islande? Les Scandinaves ont découvert ce pays perdu dans les glaces du pôle. Mais, monsieur l'Orateur, si le Canada occupait la position géographique où l'on trouve l'Islande et s'il n'était pas protégé, il se trouverait un audacieux, tel Cook, l'imprévoyant Peary, le patriote qui s'embarquerait à bord d'un navire battant le drapeau étoilé qui se rendrait jusqu'au pôle hisser à cette extrémité du globe les couleurs des Etats-Unis. Si son isolement ne le met pas à l'abri d'un coup de main sur mer, le Canada est-il réellement si inhospitalier et son sol est-il véritablement si improductif qu'il ne sert à rien de le protéger par une marine de guerre? De par le monde entier nous avons annoncé que le Canada est l'un des pays les plus fertiles du globe et nous avons encouragé l'immigration par tous les moyens possibles. Les immigrants nous arrivent par centaines de milliers tous les ans à une moyenne de neuf cents par jour; de ce nombre cinq huitièmes par cent prennent la route de l'Ouest du Canada. Cela fait voir l'attrait qu'offre notre pays à l'immigration étrangère. Si notre isolement, si le peu d'attrait qu'offre notre pays ne suffit pas à nous protéger, devons-nous compter exclusivement sur la protection que nos mérites peuvent nous assurer? Sommes-nous d'une essence tellement immatérielle et nos actions revêtent-elles un caractére à ce point divin que les nations ennemies, en nous étudiant de plus près, puissent dire avec un respect sacré: "Ne touchons pas au Canada"? Le temps n'est plus où les nations devaient apprendre l'art de la guerre; elle est passée l'heure où les peuples n'osaient pas se ruer les uns sur les autres; c'est plutôt le contraire qui se produit. Le Japon qui semblait endormi depuis des années et des années, jouissant des avantages de la paix, a eu un réveil subit; de ses charrues il a fait des épées et de ses cisailles, des lances; il a repoussé l'ours russe jusqu'aux antres les plus reculés qu'il occupait dans les solitudes du nord. Il n'est pas venu pour notre pays le temps de ne compter que sur l'unique protection de la Providence. On dit qu'une Providence spéciale prend soin

des fous et des ivrognes. Le Canada n'entend pas encore prendre rang dans cette catégorie d'êtres humains. Si le Canada n'organise pas lui-même ce qui doit le protéger, il sera fou et insensé; il sera à la mercie de ses ennemis. C'est la marine de guerre britannique qui constitue la protection du Canada à l'heure qu'il est.

Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a fait allusion à la doctrine Monroe. J'ai constaté avec plaisir que les résultats de cette théorie sont loin de le satisfaire. Il a parlé des complications auxquelles a donné lieu à Cuba l'intervention des Etats-Unis et qui ont permis à ces derniers de s'emparer de cette île. Je constate avec plaisir qu'il commence à comprendre les effets dangereux des menées absorbantes des Etats-Unis. Il a dit que nous n'avons rien à voir à la doctrine Monroe. Mais peut-on éviter les effets de cette dernière? Le Canada peut-il à son gré décider si l'on appliquera ou non cette doctrine? Faisons une supposition: supposons qu'une escouade de navires de guerre—de l'Allemagne ou du Japon, par exemple—fasse son apparition dans les eaux du Saint-Laurent ou dans celles du littoral du Pacifique, et qu'elle menace le Canada, d'après la doctrine Monroe dont le premier principe est que les Etats-Unis doivent s'intéresser avant tout à ce qui se passe en Amérique —doctrine qui s'est rapidement développée depuis 1890—que se produira-t-il? Les navires de guerre des Etats-Unis apparaîtraient alors et, sans même nous consulter, ils diront à ces flottes ennemies de l'Atlantique ou du Pacifique: "Cessez ce jeu-là!" et les Etats-Unis pourront proclamer ensuite: "Nous avons sauvé le Canada", et ne pourraient-ils pas, monsieur l'Orateur, s'arroger exclusivement ce mérite? Est-ce bien là l'état de choses que nous devons désirer voir s'établir au Canada?

Ce qui a protégé le Canada dans le passé, ce n'est pas une marine de guerre canadienne, non, puisqu'il n'en existait aucune; c'est la marine de guerre de la Grande-Bretagne et cela, constammant. Monsieur l'Orateur, je me contenterai de rappeler le temps ou le Canada a cessé d'appartenir à la France; le temps où Montgomery apparaissait devant Québec pour y être battu par les Canadiens-français à l'âme de patriotes; le temps un peu moins éloigné de nous où les Etats-Unis envoyaient Benjamin Franklin, Charles Carroll et Samuel Chase au Canada pour engager la population de ce pays à s'unir à celle des Etats-Unis. Ils ont échoué, tout comme l'avait fait Montgomery devant Québec.

Je tiens, cependant, à signaler ce qui s'est produit depuis entre les Etats-Unis et le Canada, afin de faire mieux comprendre la nature du pouvoir qui nous a protégés. Au cours d'une étude qu'il a lue à la conférence internationale tenue à Washington

sous les auspices de la Société américaine formée en vue du règlement judiciaire des différends internationaux. M. John W. Foster, qui fit partie du gouvernement Harrison en 1891 et en 1892, a dit:

La guerre de 1812 en fut une de parti et de faction. Sous ce rapport, elle différait entièrement des guerres avec le Mexique et l'Espagne. Henry Clay, Orateur de la Chambre, avait réuni autour de lui un groupe de jeunes gens ardents connus dans l'histoire sous le nom de "Faucons de guerre", Calhoun, Grundy et autres, et organisa les comités destinés à soulever la guerre.

La proposition de conquérir le Canada ne fut pas accueillie avec beaucoup d'enthousiasme. Dès le mois de janvier 1811, en discutant un projet de loi de répressailles à l'endroit de la Grande-Bretagne Clay déclarait: "La conquête du Canada ne présente pour nous aucune difficulté; je ne crois pas me montrer par trop présomptueux, si je dis que seuls nos miliciens du Kentucky réussiront à nous assurer la possession de Montréal et celle du Haut-Canada". Le discours remarquable qu'il a prononcé sur le projet de loi relatif à l'armée tel que résumé par son biographe, faisait prévoir les résultats de la guerre. "Il s'agissait d'une guerre agressive entraînant une conquête glorieuse. Il entrevoyait les bataillons de la république marcher victorieux par tout le Canada pour asssiéger Québec. Son rêve, c'était une paix signée à Halifax". Grundy, en défendant le rapport du comité chargé d'étudier les questions de politique étrangère qui s'était prononcé en faveur de la guerre, disait: "Nous chasserons les Anglais de ce continent... J'ai hâte qu'on ajoute non seulement la Floride au sud, mais encore le Canada au nord de cet empire."

La guerre de 1812 fut déclarée avant qu'on n'eût épuisé tous les recours diplomatiques. Cela résulte du fait que la veille du jour où la guerre fut déclarée, le Parlement a voté le rapport des arrêtés en conseil, cause présumée de la guerre. Adams qui a discuté sous toutes ses faces cette phase de la question, dit que "le peuple anglais n'avait jamais demandé la guerre avec les Etats-Unis", et d'autres historiens confirment cette assertion. Le Parlement se réunit en janvier 1812 et le discours du Trône était "modéré à dessein" dans ses allusions à nos affaires; il se terminait par cette déclaration "que l'Angleterre pouvait compter en ce qui touchait la paix, plutôt sur les Etats-Unis que sur aucun autre pays du monde".

Telle fut l'attitude des Etats-Unis à l'endroit du Canada en 1812, attitude à laquelle, si je ne me trompe, mon très honorable ami a fait allusion sur quelle protection le Canada pouvait-il compter en cette occurrence? En dépit des succès comme des revers; bien que les Canadiens eussent tenu une conduite exemplaire au cours de cette guerre, ce qui mit réellement fin au conflit, ce fut le fait qu'une partie de la flotte britanniqut n'étant pas obligée de prendre part aux guerres européennes, pouvait conserver le Canada à l'empire et c'est ce qu'elle a fait.

M. Foster dit un peu plus loin dans ce même discours:

La guerre du Mexique suivit immédiatement l'annexion du Texas; elle eut pour cause l'occupation forcée par l'armée des Etats-Unis du territoire qu'on se disputait au temps de l'annexion. Avant que cette dernière ne fût consommée, la république du Texas avait proposé au Mexique un règlement de toutes les difficultés qui existaient entre les deux pays; l'on était tombé d'accord à Mexico sur les bases de cette entente qui ne fut pas exécutée à cause de l'annexion. Voici l'une des conditions de l'entente: "Le Texas consentira à soumettre tous les points en litige se rapportant au territoire et à d'autres questions à l'arbitrage de personnes désignées par les deux pays".

Dans ses mémoires publiés quinze ans plus tard, le général U. S. Grant écrit:

Aujourd'hui je considère que cette guerre (qui eut pour résultat l'annexion du Texas), fut l'une des plus injustes suscitées par une nation plus forte contre un peuple plus faible.

Les Etats-Unis voulaient alors avoir ce territoire, peu leur importait l'arbitrage et le Texas fut annexé.

Je ne désire pas prêter des sentiments ou des motifs condamnables aux Etats-Unis. Voilà un pays magnifique, une nation splendide qui s'est créée en peu de temps, une nation possédant à un degré suprême l'esprit d'entreprise, un peuple qui se compose d'hommes et de femmes dignes de notre respect, mais tout cela n'empêche pas qu'elle désire son progrès, suivant en cela notre exemple; il ne nous appartient pas à nous qui habitons une maison de verre, de jeter des pierres à nos voisins. A ce propos, et puisque j'en suis à exprimer mon admiration pour le peuple des Etats-Unis, je me ferai l'écho de la sympathie qu'éprouvent, j'en suis convaincu, tous les membres de cette Chambre à l'adresse du peuple américain dans le deuil qui le frappe par la mort de son éminent ambassadeur à Londres, M. Whitelaw Reid. Mais, si je respecte les Etats-Unis, et si j'estime que le peuple qui les habite constitue une grande nation, je me demande s'il existe une raison pour l'empêcher de suivre un jour ou l'autre à l'endroit du Canada l'attitude qu'ils ont tenue envers le Texas. Une raison? Oui, une raison existe; elle est basée sur la suprématie de la marine de guerre britannique et sur la puissance de l'empire britannique.

Mais voyons un peu plus loin ce que M. Foster dit de la guerre avec l'Espagne. Voici:

Le président Taft a récemment annoncé dans un discours que j'ai entendu moi-même que la guerre avec l'Espagne reposait sur des principes d'équité envers une colonie opprimée; c'est la seule raison qui fut invoquée pour excuser ces hostilités.

Je me demande si ces beaux sentiments d'humanité qui ont engagé les Etats-Unis à intervenir dans les affaires des colonies espagnoles ne les pousseront pas un jour à prendre la même attitude envers le Canada. Les Etats-Unis ne concevront-ils pas un jour l'idée de fournir aux populations éloignées l'avantage de leurs institutions libres et importantes? Qui les empêcherait d'atteindre leur fin, même s'ils leur fallait avoir recours à la guerre? Qu'on me permette d'attaquer maintenant une question qui revêt une importance exceptionnelle pour nous qui habitons le Canada, je veux parler de la question du canal de Panama qu'a mentionnée tout récemment encore l'honorable représentant de Guysborough (M. Sinclair). Le traité intervenu contient cette disposition:

Libre accès est donné aux navires marchands et aux vaisseaux de guerre de toutes les nations qui observent ces règlements, à des conditions égales à tous égards, afin qu'il ne soit pas fait de distinction au préjudice de l'une quelconque de ces nations ou de ses citoyens, en matière de conditions, de droit de trafic ou sous quelque rapport que ce soit. Ces conditions et droits seront justes et équitables.

On sait que les Etats-Unis ont établi une loi exemptant du droit les caboteurs américains. Et le président des Etats-Unis déclarait dans son message:

L'étude attentive du traité Hay-Pauncefote et de celui qui le précéda me porte à croire que le fait de soustraire les caboteurs américains à l'obligation d'acquitter des droits et d'en prélever sur les caboteurs étrangers n'est pas contraire aux stipulations du traité Hay-Pauncefote.

Et il ajoutait:

Il me semble donc que le congrès ferait bien, avant l'expiration du délai dans lequel le bill peut être rejeté, de se demander s'il n'y aurait pas lieu de voter une résolution collective ainsi conçue. . .

Portant entre autres choses:

Lorsqu'un étranger, particulier, société, compagnie ou corporation, considère que le prélèvement de droits ou l'application de tout autre règlement en conformité des prescriptions de la présente loi est contraire aux dits traité, droits ou privilèges, il lui est loisible d'intenter une action contre les Etats-Unis pour obtenir le redressement de l'injustice dont il se juge victime; les cours de district des Etats-Unis sont par la présente loi autorisées à instruire et juger les causes de cette nature et à décréter redressement convenable, et des décisions des dites cours de district appel pourra être interjeté par l'une ou l'autre des parties devant la cour suprême des Etats-Unis.

Advenant contestation, le Canada ne pourrait exercer de recours que devant les tribunaux américains. Est-ce juste? Nul n'est plus intéressé que le Canada à la juste interprétation de ce traité. Le dernier des orateurs qui, au Sénat, prirent la parole sur le projet de loi, fit une violente sortie contre l'interprétation anglaise du traité, non parce qu'elle était inexacte ou injuste, mais parce que le peuple américain ne s'y conformerait jamais. En outre, il déclarait crûment qu'il ne s'agissait

point d'arbitrage, mais d'une question de puissance, et que là où la diplomatie échouerait, la force des armes déciderait en dernier ressort.

Je me demande comment les droits du Canada ont pu être constamment sauvegardés par le passé. Comment le sont-ils à l'heure qu'il est? Est-ce par la marine de guerre récemment établie sous le régime de la loi de mon très honorable ami? Est-ce le "Rainbow" avec sa sarbacane? Est-ce le "Niobé" avec sa grenade? Ces navires seraient-ils capables,—pour me servir du langage de mon honorable ami,—de rejoindre, d'aborder et de couler tous les autres cuirassés dans les eaux canadiennes?

Sur quoi peut-on compter? Dans l'impossibilité de compter sur la flotte britannique nous pourrions acheter notre sûreté. Je renverrai mon excellent ami à ce que Kipling dit à ce sujet:

It is always a temptation to a rich and lazy nation,
To puff and look important and to say
Though we know we should defeat you!

Songez au "Niobé"!

Through we know we should defeat you, we have not the time to meet you,
We will therefore pay you cash to go away.
And that is called paying the Dane-geld;
But we've proved it again and again,
That if once you have paid him the Dane-geld,
You'll never get rid of the Dane.

A moins d'être sous l'égide de la flotte britannique qui, dit-on est en ce moment concentrée dans le but de protéger le Royaume-Uni, le Canada se trouve dans le cas d'une jeune héritière, belle autant que riche, dont la main est convoitée par nombre de soupirants. D'ici un quart de siècle les unités navales du Canada ou une plus puissante flotte canadienne ne saurait suffire, sans l'aide de la marine anglaise, à protéger notre territoire. La richesse de notre pays est un appât aux yeux d'autres nations hostiles qu'encouragent notre manque de protection.

J'invite mon très honorable ami à méditer ces autres paroles de Kipling:

It is wrong to put temptation in the path of any nation,
For fear they should succomb and go astray,
So when you are requested to pay up or be molested,
You will find it better policy to say:—
We never pay anyone Dane-geld.
No matter how thifling the cost,
For the end of that game is oppression and shame,
And the nation that plays it is lost.'

Qu'avons-nous pour nous protéger contre ceux qui voudraient envahir le Canada? L'Allemagne, dit-on, est à la recherche de colonies, elle veut avoir des possessions où elle pourrait écouler ses produits et déverser le trop-plein de sa population. Qu'avons-nous pour nous sauvegarder en cette matière de l'interprétation du traité Hay-Pauncefote? Rien. Nous serions sans ressource si nous n'avions au-dessus, au-dessous, tout autour de nous le prestige et la puissance de l'empire britannique, l'incontestable suprématie des flottes impériales.

Monsieur l'Orateur, j'ai voyagé de l'Atlantique au Pacifique. Je suis allé chez des Canadiens aisés; j'ai vu leurs beaux salons où parfois la maîtresse de céans ou sa jeune fille jouait du piano; j'ai vu leurs salles à manger où les choses nécessaires à la vie se trouvaient en abondance; j'y ai vu les enfants jouer avec l'heureuse insouciance de leur âge; j'y ai trouvé tout ce qui fait le charme, la joie et le confort du foyer.

Je suis allé aussi dans le hanger ou appentis, où se trouvent le bois, le charbon, l'eau et, dans le réfrigérateur, le poisson et autres victuailles; il y avait là tout ce qui contribue au confort du foyer; et ce hangar, avec tout son charbon, son bois, son eau et autres matières, n'était ni plus ni moins qu'une dépendance de la maison; ceux qui y étaient employés étaient des bûcherons et des porteurs d'eau.

Comment se fait-il que le Canada, malgré son jeune âge, ait pour ainsi dire jeté le gant à ses puissants voisins des Etats-Unis tn repoussant froidement leurs avances de réciprocité, si ce n'est qu'il se sentait protégé par le lion britannique? Et, cependant, la puissance de la Grande-Bretagne est contestée, la suprématie de ses flottes est en danger. Au lieu de m'étendre sur les causes de la situation, je rappellerai ce que disait mon très honorable ami le premier ministre, des notes explicatives de la loi de la marine allemande de 1900. Cette loi vise la plus grande puissance maritime, la plus formidable des puissances navales. De qui, peut-il s'agir, si ce n'est de la Grande-Bretagne? Qu'il me soit permis de citer un extrait de ces notes:

L'Allemagne doit posséder une flotte de combat d'un effectif tel que l'empire britannique même...

Je substitue "l'empire britannique" aux mots "la puissance navale la plus redoutable".

L'Allemagne doit posséder une flotte de combat d'un effectif tel que l'empire britannique même ne puisse, sans mettre sa propre suprématie en danger, engager la lutte avec elle. Pour cela, il n'est pas d'absolue nécessité que la flotte allemande soit aussi forte que celle de la plus grande puissance navale, car, d'une manière générale, une grande puissance navale ne sera pas en mesure de concentrer toutes ses forces contre nous. Mais lors même qu'il réussirait à nous opposer des forces supérieures aux nôtres, l'ennemi se serait tellement affaibli pour triompher de la résistance d'une puissante flotte allemande, que sa suprématie ne serait déjà

M. AIKINS.

plus, malgré la victoire remportée, assurée par une flotte suffisante.

Telle est la politique que l'Allemagne formulait en 1900; l'a-t-elle mise en pratique? D'après le "Naval Pocket Book" de 1898, les navires de guerre qui, à la date du 1er février de cette année-là, étaient construits, en voie de construction ou commandés, se répartissaient comme suit: Grande-Bretagne—88 cuirassés d'escadre, 154 croiseurs, 60 navires pour la défense des côtes, 313 torpilleurs; Allemagne—28 cuirassés d'escadre, 24 croiseurs, 13 navires pour la protection des côtes et 127 torpilleurs. Depuis ce temps-là, les armements se sont accrus avec une rapidité telle que le programme de l'Allemagne embrasse maintenant 61 cuirassés d'escadre.

La puissance navale ne réside pas uniquement dans le nombre des navires de guerre, mais aussi dans leur aptitude a entrer immédiatement en scène; or, tous ces navires dont le nombre et la puissance se sont graduellement accrus, se trouvent maintenant dans les eaux de la mer du Nord et de la Baltique, reliées entre elles par le canal de Kiel; ils sont là comme des chiens en laisse, prêts à faire face à toute circonstance critique, à attaquer l'ennemi lorsqu'on l'aura jugé assez affaibli. "Hurd's Command of the Sea" fait mention de certaines brochures récemment publiées en Allemagne sous le pseudonyme de "Lookout," qui est censé cacher le nom d'un amiral bien renseigné; dans cette brochure, la comparaison entre le développement de la flotte anglaise et celui de la flotte allemande est établie comme suit:

En 1898, la proportion de l'effectif de la flotte allemande était, par rapport à celui de la flotte anglaise, de 1 contre 6.3; en 1900, elle était de 1 contre 4.3; en 1903, de 1 contre 3.5; en 1911, de 1.2 contre 2 2; en 1912, de 1 contre 2.1.

Ceci fait voir avec quelle rapidité les Allemands ont accru la puissance de leur flotte. L'auteur fait ensuite observer que la proportion de deux à un n'existe plus et que lorsque l'Allemagne possèdera 60 cuirassés du type "Dreadnought" l'Angleterre devra cesser de construire des navires de guerre, attendu qu'elle n'aura pas assez de marins pour 120 cuirassés du type "Dreadnought," ou pas suffisamment d'argent pour les payer.

D'autre part, je relève ce qui suit dans un article que publie une revue allemande:

La cause à laquelle des politiques marquants d'Allemagne attribuent ce développement de forces navales, c'est "la croyance très répandue et profondément ancrée chez un grand nombre de personnes aux opinions fort avancées et animées des meilleurs sentiments à l'égard de l'Angleterre, qu'un jour viendra où la Grande-Bretagne cherchera à se débarrasser de la concurrence et de la menace de la marine allemande en contraignant l'Allemagne à entrer en guerre et en coulant le plus de navires allemands qu'elle pourra."

L'Angleterre n'a rien fait pour provoquer l'éclosion d'un tel sentiment en Allemagne. Dans quel but agite-t-on un spectre semblable? L'idéal du pan-germanisme est très noble; y trouvons-nous à redire? Sous l'aiguillon de l'ambition, les Allemands travaillent sans se lasser à la réalisation de leurs projets. Pourquoi les en blâmerait-on?

Voilà ce qu'on fait répéter en Allemagne dans le but de faire consentir le peuple à l'accroissement des forces navales. Si, comme on le prétend, l'Angleterre se propose de détruire la flotte allemanle, on peut bien se demander pourquoi elle ne l'a pas fait il y a longtemps, pour quelle raison elle ne le fait pas à cette heure même où l'Allemagne n'est pas encore aussi puissante qu'elle voudrait? En 1905, on conseilla au peuple anglais de réduire ses armements; de 1905 à 1909, en effet, la construction des navires de guerre en Angleterre accusa une diminution d'environ £11,000,000 sterling par année. Qu'arriva-t-il alors? Les Allemands, paraît-il, se dirent: l'Angleterre est à bout de ressources, elle ne peut pas aller plus loin; à nous maintenant d'accroître notre flotte! Et, ainsi que l'a dit le premier ministre, c'est ce qu'ils firent.

Lorsque l'Angleterre augmente ses armements, le peuple allemand se dit: elle se propose de nous exterminer, et c'est ce qu'on dit aux Allemands qui augementent aussi leur armements. D'un autre côté, lorsque la Grande-Bretagne décide de diminuer ses armements, le peuple allemand se dit: voici l'occasion propice, et c'est ainsi que le conflit se perpétue. Voilà le défi de l'agresseur. Quelle est la réponse des hommes d'Etat anglais, l'honorable M. Asquith disait en 1908:

Chaque puissance étrangère sait que, si nous avons établi, comme nous l'avons fait, et si nous nous proposons de maintenir, comme nous le faisons, une indiscutable supériorité sur l'océan, ce n'est pas dans un but d'agression ou pour tenter des aventures, mais c'est afin de remplir le devoir élémentaire que nous devons remplir envers l'empire de mettre hors d'atteinte et à l'abri d'une attaque heureuse de la part de l'étranger notre commerce, notre industrie et nos foyers.

En 1909, lord Roseberry tenait ce langage que je signale à l'attention du représentant de Saint-Jean:

Nous vivons au milieu de ce que Pétrarque appelait, je crois, une guerre sourde, *tacens bellum*, dans laquelle pas une goutte de sang n'est versée avec colère, mais dans laquelle la dernière goutte de sang est tirée du corps par les lancettes des diplomates européens.

Le très honorable Winston Churchill, adressant la parole le 9 de février 1912, disait:

Quoi qu'il arrive à l'étranger, il n'y aura pas de gémissements ici; aucun signal de détresse ne sera arboré; aucun appel au secours ne se fera entendre. Nous envisagerons l'avenir comme nos ancêtres l'ont envisagé, sans inquiétude, sans arrogance, mais avec une détermination ferme et inébranlable. Nous devrions être la première puissance à bien accueillir toute diminution ou tout relâchement de la rivalité navale. Nous devrions accueillir ce relâchement, non par des paroles, mais par des actes.

Au mois de juillet 1912, au cours du débat sur le budget de la marine, M. Balfour employait ce langage:

Les Allemands avancent sans cesse et sans remords, ils augmentent d'une année à l'autre le nombre des hommes et des vaisseaux, et l'état de préparation de ces vaisseaux et de ces hommes par un engagement soudain, et il (c'est-à-dire M. Churchill) a dit à bon droit, à mon avis, qu'il y a un moyen, mais un seul moyen, de faire face à un danger de ce genre: c'est d'imiter la conduite de nos voisins, sans éprouver de panique, ni, ce qui est plus important encore, diminuer un seul instant nos efforts afin d'augmenter notre force de manière qu'aucun revers de fortune ne nous expose jamais à un accident militaire ou naval.

A la date récente du 10 décembre dernier, un auteur distingué écrivait dans le Tageblatt:

On ne saurait nier que l'augmentation de la flotte anglaise a pour cause, non les armements américains ou français, mais la conduite de l'Allemagne. Le Canada est la preuve de l'unité et de la force de l'empire britannique et un peu de réflexion doit avoir clairement établi depuis longtemps que rien n'était plus propre à consolider l'empire britannique que le renforcissement empressé de la flotte allemande.

Dans le Taglische Rundschau, édition du 10 décembre dernier, nous relevons ce passage relatif au projet de contribution du Canada:

Cet événement est le résultat de l'énorme accroissement de la puissance mondiale de la Grande-Bretagne qui met l'Allemagne en présence de la question de savoir si elle peut se contenter plus longtemps des lents progrès accomplis par le dernier budget de la marine.

De sorte qu'une guerre sourde se poursuit. Ces deux nations sont en état de guerre, mais quelles paroles peuvent mieux décrire la situation que les suivantes: l'Allemagne et l'Angleterre sont en état de guerre, bien qu'aucun coup n'ait été ostensiblement porté. C'est là la déclaration que j'ai faite pendant que j'étais en Angleterre, qui a été transmise au Canada par la presse associée et faussement interprétée par ctrtains députés de la gauche. Je n'ai ja mais dit, ainsi que le représentant de Saint-Jean (M. Pugsley) l'a déclaré, que l'Angleterre et l'Allmagne étaient réellement en guerre. C'est d'une guerre sourde que je parlais et ce conflit se poursuit encore entre ces deux pays. Il s'ensuit que le peuple allemande gémit sous le fardeau de la dette; celle-ci s'est accrue de £39,000,000 depuis 1900 pour la construction de vaisseaux. Le peuple anglais est écrasé sous les impôts qu'il doit payer pour les armements navals, non pas seulement dans l'intérêt du Royaume-Uni, ainsi que le très honorable député (sir Wilfrid Laurier) l'a laissé entendre. Non, la concentration de la flotte avait pour objet la protection de tout l'empire britannique, y compris le Canada.

Or, que doit faire le Canada dans les circonstances? Doit-il commencer à construire une flotte canadienne; prendre pour point de départ l'endroit où le très honorable député s'est arrêté et parachever une grande escadre dans l'Atlantique et une autre dans le Pacifique? De cette manière, nous ne viendrions pas en aide au Royaume-Uni avant dix à quinze ans.

Quelques VOIX: Oh!

M. AIKINS: Parlant des députés de la droite, l'honorable chef de l'opposition s'est écrié: "O fanatiques conservateurs"—relativement à l'équipage de la flotte—"O fanatiques conservateurs," je pourrais aussi bien lui dire, à lui et à ses amis de la gauche: "O libéraux saltimbanques!"

M. LEMIEUX: En tout cas, nous ne chevauchons qu'une monture.

M. FOSTER: C'est une haridelle.

M. AIKINS: Je plains cette pauvre bête portant sur son dos tous les membres de la gauche divisés d'opinions. Ces messieurs nous disent qu'il n'est pas fait mention de fournir des équipages aux dreadnoughts offerts par le Canada.

Examinons un instant ce reproche. La population canadienne, les jeunes gens et les autres, est très occupée à assurer le progrès du pays. La main d'œuvre est très recherchée ici et aux Etats-Unis, et la Chambre suppose-t-elle que les Canadiens quitteraient leur travail, leurs occupations, leurs fermes, pour gagner des soldes infimes à bord des bâtiments de guerre pendant qu'on les exercerait—et il faut quatre ans pour bien apprendre la manœuvre. Le chef de l'opposition et son entourage sont-ils tellement animés de patriotisme qu'ils sont prêts à remettre leurs mandats pour se rendre à bord de ces vaisseaux et y apprendre la science navale? Ils disent non, cela sans rien dire, et pourquoi, d'autres Canadiens feraient-ils des sacrifices qu'eux-mêmes refusent de faire! Il faudrait établir la conscription pour obliger les artisans canadiens à quitter leurs occupations pour former l'équipage de ces bâtiments de guerre.

M. LEMIEUX: Pourquoi? La conscription existe-t-elle en Angleterre?

M. AIKINS: Que dites-vous?

M. LEMIEUX: La conscription existe-t-elle? Et aux Etats-Unis?

M. AIKINS: Non.

M. LEMIEUX: Pourquoi existerait-elle au Canada?

M. AIKINS: Je vous le dirai. La population canadienne s'occupe du développement du pays. Notre population est jeune. Elle reçoit des salaires élevés et en supposant que des Canadiens formeraient l'équipage des trois dreadnoughts qui pendant quelque temps seront remis à la flotte anglaise, il faudrait, pour engager les Canadiens. A bord d'un Dreadnought les Canareçoivent les matelots à bord des dreadnoughts en Angleterre.

M. LEMIEUX: Le Canada est-il en mesure de payer?

M. AIKINS: Le Canada est en mesure de payer, mais la population du Royaume-Uni peut-elle doubler les soldes des simples matelots afin d'obtenir des équipages pour ses vaisseaux. Mettez en présence les vaisseaux anglais et les vaisseaux canadiens. Abord d'un dreadnought les Canadiens recevraient deux ou trois fois autant que les Anglais à bord d'un autre dreadnought. Qu'arriverait-il?

M. OLIVER: Est-ce là une objection?

M. AIKINS: Qu'il y ait un conflit entre les matelots du Royaume-Uni et ceux du Canada au sujet des soldes? Est-ce une objection que l'existence d'un mécontentement, mécontentement créé par l'inégalité de traitement, parmi les équipages de la flotte anglaise qui doivent combattre pour la défense de l'empire?

M. OLIVER: Cela n'a pas été une objection au Sud-Africain.

M. AIKINS: Où se trouvaient les dreadnoughts au Sud-Africain? La différence est grande.

M. OLIVER: Les soldats canadiens tenaient lieu des équipages des dreadnoughts, au Sud-Africain.

M. AIKINS: Quelle grande imagination possède l'honorable député! Entre l'armée et la marine, il y a cette différence qu'une armée n'a que la terre pour champ d'opérations. Elle est restreinte dans un cercle étroit qu'elle ne peut pas dépasser sans l'aide d'une flotte. D'un autre côté, une flotte se déplace et peut se rendre n'importe où. Une flotte dominante parcourt les mers et peut protéger n'importe qu'elle partie de notre empire.

Une flotte doit être unie pour accomplir des exploits. Dans une armée, les régiments peuvent recevoir des soldes diverses en différents pays, cela est vrai et pourrait être un inconvénient si les régiments étaient longtemps ensemble et si l'un savait ce que les autres reçoivent, mais sur le champ de bataille, ils se séparent bientôt, comme ils se sont séparés pendant la campagne du Sud-Africain. Sans une loi de conscription, je déclare que vous ne pourriez pas recruter des Canadiens pour de longs exercices ou des services prolongés, en leur offrant des soldes modiques.

M. LEMIEUX: Que dites-vous du Canada et des Etats-Unis?

M. AIKINS: Quel est le discernement de l'honorable député s'il ne comprend pas la différence entre venir en aide à la flotte des Etats-Unis et à la flotte impériale, au moyen de dreadnoughts?

M. LEMIEUX Au point de vue de la conscription?

M. AIKINS: Mon honorable ami a-t-il une aussi haute opinion des Etats-Unis, qu'il croie que l'escadre canadienne fera partie de la flotte américaine?

M. LEMIEUX: Non.

M. AIKINS: La situation est différente.

M. LEMIEUX: L'honorable député me permet-il une observation?

M. AIKINS: Certainement.

M. LEMIEUX: L'honorable député parlait tantôt de l'adoption éventuelle d'une loi de conscription au Canada. "Et l'Angleterre? et les Etats-Unis? "ai-je dit." Mon honorable ami a répondu en ce qui concerne l'Angleterre.

Je pose la question, que dites-vous des Etats-Unis. Je veux parler de la conscription. Comme il n'y a pas de conscription aux Etats-Unis j'en conclus qu'il n'est pas nécessaire d'avoir la conscription au Canada. J'insiste pour avoir une réponse.

M. l'ORATEUR: Je désire appeler l'attention de l'honorable député sur l'article 23 du règlement qui dit qu'aucun député n'a le droit d'interrompre un autre qui parle, excepté pour en appeler au règlement. Je crois qu'il est dans l'intérêt de cette Chambre de suivre cette règle d'aussi près que possible.

M. AIKINS: L'honorable député a posé une question au sujet des Etats-Unis. Dans ce pay-là les salaires sont élevés. Au Canada, si la flotte était stationnée dans nos eaux, et ne faisait pas partie de la flotte anglaise, nous pourrions payer aux équipages des soldes très élevées, mais si les dreadnoughts canadiens étaient unis à la flotte anglaise et qu'il fût connu, comme cela le serait, que les Canadiens recevaient des gages très élevés pour leurs services, les mêmes services que rendraient les marins du Royaume-Uni, il se produirait immédiatement un mécontentement. Il ne faut pas oublier non plus que les Iles Britanniques sont entourées par la mer que leurs habitants ont appris à vivre sur l'eau, et qu'il serait beaucoup plus facile de trouver sur ces îles des hommes habi-

tués à la mer, pour manœuvrer les vaisseaux de guerre du Canada, qu'il ne le serait pour des Canadiens d'abandonner leurs foyers et d'aller en Angleterre. Ce n'est pas le premier venu qui peut faire le service sur un dreadnought. Il faut un homme habile, un ouvrier exercé. On ne doit donc pas être surpris si l'on rencontre des difficultés dans le recrutement des Canadiens pour ces navires, même en leur offrant des soldes très élevées.

Je veux parler maintenant de la nécessité qu'il y a d'agir promptement et effectivement. J'ai déjà dit que des personnages en Angleterre, qui en connaissent beaucoup plus que nous Canadiens, croient que les circonstances demandent une action immédiate. Je veux parler du discours prononcé par lord Roberts au mois d'octobre dernier, dans lequel il disait:

Pendant les derniers dix ans l'Allemagne s'est élevée d'un seul bond du rang des puissances maritimes les plus faibles à celui des plus fortes, à l'exception d'une sur la globe. Hier encore, pour ainsi dire, les flottes anglaises ne sentaient pas les lames des navires de guerre allemands sur les hautes mers. Aujourd'hui il n'y a pas un navire de guerre anglais, pas un vaisseau marchand anglais dont les nerfs d'acier ne tremblent pas devant leur puissance. . . . .

Voyez le déplacement graduel des flottes anglaises devant la menace allemande. Voyez la Méditerranée dégarnie de navires de guerre anglais et le recul graduel d'année en année de la ligne de bataille des vaisseaux anglais qui autrefois s'avançait au loin. . .

L'allemagne s'avance toujours vers la suprématie complète sur terre et sur mer. . . . . Que cette énergie magnifique qui ne se repose jamais est impressionnante! Elle est la marque de la véritable grandeur. Elle provoque l'admiration même de ceux contre lesquels elle est dirigée! Il y a un moyen pour l'Angleterre d'avoir la paix avec l'Allemagne et avec toutes les autres puissances, c'est d'offrir sur mer et sur terre un front de bataille assez fort pour qu'aucune autre puissance ou combinaison de puissances n'osent attaquer sans la certitude d'une défaite. (Grands applaudissements.) C'est la seule réponse digne de notre passé ou sage pour notre avenir. (Nouveaux applaudissements.) Mais il y a un moyen par lequel l'Angleterre est certaine d'avoir la guerre, ses horreurs et ses calamités, c'est de rester dans son état actuel de dépourvu, d'apathie et d'aveuglement stupide malgré les avertissements de la clairvoyance politique la plus ordinaire. . . . Quels sont les enseignements de l'histoire?

Il nous faudra abandonner l'empire, et avec lui notre richesse commerciale ou être en état de le défendre. Nous avons une grande flotte, mais cette flotte devient rapidement inégale aux flottes qu'elle pourrait avoir à combattre. . . Il faut que nous ayons une marine supérieure, de deux contre un ou trois contre un. C'est là une vérité qui s'impose. . . Quel est alors mon dernier conseil à la nation en cette heure solennelle?

M. AIKINS.

Messieurs, c'est un message dont les termes sont gravés dans mon esprit. . . Ce message est: armez-vous, préparez-vous, conduisez-vous comme des hommes, car l'heure de faire votre devoir est arrivée. . . Rappelez-vous que la guerre ne commence ni ne finit le jour d'une bataille. Il y a une espèce de guerre, une préparation à la guerre, qui se fait en silence et se cache sous une paix apparente. . . . Si vous permettez à une autre puissance d'être votre supérieure incontestée sur mer et sur terre, ce jour-là, sans même qu'un seul coup de fusil soit tiré, vous cessez d'être une nation libre. . . Je me demande comment je pourrais, même à cette heure suprême, solennelle, mieux aider l'Angleterre. De nouveau je dis: armez-vous, soyez prêts à vous conduire comme des hommes, car le jour où l'on aura besoin de vos services est proche.

Celui qui parle ainsi est un des plus vieux et des plus braves guerriers que l'Angleterre ait jamais eus. Il doit certainement connaître autant ce qui est dans l'intérêt de l'empire anglais et plus encore ce qu'il faut pour le protéger, que les membres de cette Chambre—y compris même les honorables membres de la gauche. Conséquemment que doit faire le Canada? S'armer et se préparer pour la protection. Protection de quoi? Seulement du Canada? Non. Un désastre pour l'Angleterre signifierait un désastre pour le Canada; la protection des Iles Britanniques signifie la protection du Canada; la suprématie de la flotte anglaise signifie la suprématie de la flotte canadienne, si ces deux flottes sont unies. Conséquemment nous devons prendre immédiatement des mesures qui produiront l'aide la plus effective dans le temps le plus court possible. Le Canada a retardé trop longtemps; il a temporisé au sujet de cette prétendue marine canadienne. Si l'ancien gouvernement avait agi avec vigueur nous aurions depuis longtemps notre marine canadienne. Pourquoi ne l'avons-nous pas? La raison que donne l'honorable chef de l'opposition en faveur de la création des deux escadres navales sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique existaient depuis longtemps. Si elle existait, pourquoi alors ne pas avoir appliqué le remède? Il n'y a certainement qu'une seule protection pour l'empire anglais—l'empire anglais uni—c'est une flotte anglaise unie. Et ce que disait lord Roberts au peuple anglais s'applique également au peuple canadien: "Armez-vous, conduisez-vous comme des hommes; soyez forts".

Allons-nous négliger de mettre en pratique ces leçons qui sont irréfutables? "Lorsqu'un homme bien armé garde sa maison ses biens sont en sûreté. Mais lorsqu'un homme plus fort arrive et lui enlève les armes sur lesquelles il se reposait, il divise les dépouilles." Quelle est l'armure sur laquelle le Canada se reposait dans le passé? L'armée anglaise. Le Canada permettra-t-il à une autre nation plus forte de venir enlever à l'empire anglais l'ar-

mure sur laquelle nous nous reposions? Ou allons-nous faire cette armure plus forte et l'augmenter encore? Lorsque ces trois magnifiques dreadnoughts canadiens naviguant dans un silence et une force imposante, en compagnie des autres dreadnoughts de la flotte anglaise et qu'un ministre canadien portera à leur sujet des plaintes qui pourront lui avoir été faites—comme celles mentionnées par le très honorable chef de l'opposition. savoir que les gouvernements en Angleterre pourraient par ignorance céder certaines terres qui autrement feraient partie du territoire canadien—remède sera apporté immédiatement à ces plaintes, et chaque pied de terrain agricole, chaque veine minière, chaque arbre de la forêt, tout animal qui se meut sur la terre et tout poisson qui nage dans les eaux canadiennes, tout clocher qui s'élance dans les airs et tout fidèle qui prie agenouillé, toute humble demeure et tout foyer canadien où réside le bonheur, seront l'objet d'autant d'intérêt et de soin que les battements mêmes du cœur de l'empire et le souffle de sa propre existence.

Jamais, monsieur l'Orateur, dans l'histoire du Canada et même dans l'histoire de l'empire anglais, la nécessité d'une action prompte et effective ne s'est fait sentir autant qu'aujourd'hui. L'occasion s'offre aujourd'hui au Canada d'affirmer sa grandeur et de paraître aux yeux du monde comme un pouvoir important. Et le Canada le fera. Bien que ces nuages et ces ténèbres entourent l'empire anglais, ils se séparent un instant et par l'ouverture apparaît un rayon de lumière. Ce rayon tombe sur l'arbre de l'empire dont les branches et les feuilles soutiennent et guérissent les nations, et devant cet arbre de l'empire se tient le Canada, le jeune berger de l'empire, au teint frais à cause de sa bonne santé, fort à cause de son expérience, plein de courage parce que le Canada a eu à lutter contre les bêtes sauvages de la prairie et de la forêt; dans sa fronde il a trois cailloux lisses comme des navires de guerre; et devant l'arbre de l'empire se tient un agresseur armé d'acier de pied en cap et tenant à la main une hache de combat aiguisée prête à couper l'arbre. Mais il s'arrête, car il entend le jeune berger de l'empire, le Canada, disant: Agresseur, épargne cet arbre, n'en coupe pas une seule branche; il m'a abrité dans ma jeunesse et je veux le défendre aujourd'hui.

M. MICHAEL CLARK (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, lord Beaconsfield disait de la politique de protection qu'elle était morte et damnée.

Je crois moi que la politique navale du Gouvernement actuel est morte avant de naître; dans tous les cas elle a certainement été damnée effectivement par la défense qu'on en a faite. Mon honorable ami (M. Aikins), que l'on vient d'entendre, est exposé aux hors d'œuvres dans la discussion; cela ne l'a pas empêché de s'éloigner beaucoup du sujet dès le commencement de son discours. Il a aussi ignoré le dictionnaire, chose qui non seulement est très utile mais très nécessaire dans la vie moderne. Il a mis aussi de côté toute connaissance ou respect de l'histoire constitutionnelle du pays. S'il me fallait emprunter la méthode de mon honorable ami pour décrire les hors d'œuvres, je craindrais d'être obligé de disséquer une grande partie de son discours en me servant du dictionnaire et de l'histoire constitutionnelle du Canada. Pour un homme qui voulait s'en tenir au sujet, je crois qu'il s'en est effrontément éloigné. Je ne puis comprendre en quoi la maladie de l'honorable député de Rouville peut avoir influé sur la question de la marine canadienne. De la maladie de l'honorable député de Rouville mon honorable ami nous a conduit à une autre question qui me semble tout à fait hors de propos, la nature des feux de prairie, et il m'a demandé ce que je ferais en présence d'un feu de prairie. Depuis onze ans que j'habite l'Ouest j'ai combattu plusieurs feux de prairie, mais je les ai toujours combattus tout seul; je n'ai jamais songé ni je n'ai jamais été assez fou pour engager un voisin à m'aider.

Je suis certain que mon honorable ami m'excusera si je ne réponds pas plus longuement à son discours. Mon excuse est très bonne, je crois, parce qu'il a adressé son discours en grande partie non pas à la gauche mais à la droite de la Chambre. Pendant plus de la moitié de son discours mon honorable ami a adopté ce que je considère être une méthode parlementaire nouvelle et très répréhensible. Nous ne voyons jamais le ministre du Commerce (M. Foster) nous tourner le dos dans ses philippiques; il lance son feu directement dans les rangs de l'ennemi. Cependant la façon d'agir de mon honorable ami est pardonnable dans les circonstances.

Il est extraordinaire que, sur cette question, le Gouvernement ait à subir le feu d'une double et puissante bordée, pour me servir d'une expression nautique. Mon honorable ami, cependant, a mis de la méthode dans ses emportements. Peut-être a-t-il cru qu'il lui était inutile de nous adresser ses raisonnements, à nous de la gauche, attendu que, pour nous, les arguments du très honorable chef de l'opposition de même que ceux de l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) sont sans réplique. Il a, par suite, cherché, assez naturellement—mais sans beacoup de succès, à ce que j'ai pu voir—à soulever chez les siens un peu d'enthousiasme.

Je suis de ceux qui ont foi en l'idée impériale. Je me range sans

hésiter à l'opinion de l'honorable député de Renfrew-sud, qui dit que le véritable lien de l'empire est celui qui créé le sentiment, l'amour et l'affection que nous avons pour le trône, pour le monarque et pour le drapeau britanniques. Je crois ce sentiment si vif au Canada que j'ose répéter ce que déjà j'ai dit devant cette Chambre: advenant une attaque contre ce drapeau, toute incertitude cesserait à l'égard de notre manière de voir, alors que la Grande-Bretagne serait engagée dans quelqu'une de ces guerres dont parle mon honorable ami. D'après ce que j'ai vu du Canada, l'opinion qui se dégage au-dessus des autres est que, sur cent Canadiens, il en est quatre-vingt-dix-neuf qui, au cas d'une attaque contre le drapeau, s'écrieraient: "Nous sommes prêts à le défendre; il est le nôtre autant que celui de l'Angleterre, et toutes nos ressources, tant matérielles que morales, sont à sa disposition". Cela n'enlève point cependant aux membres de la gauche leur droit de parler librement et d'exprimer ouvertement leur avis sur toute proposition soumise à la Chambre par le cabinet. Il serait extrêmement absurde de prétendre le contraire. L'idée de mettre en doute notre loyalisme parce que nous n'endossons pas tel ou tel projet d'un cabinet quelconque, qui est là aujourd'hui et qui demain n'y sera plus, cette idée, dis-je, est de celle qui ne sauraient un instant tenir debout. Considérez les conséquences d'une pareille attitude adoptée sur toutes les questions intéressant la défense de l'empire. Pour quiconque a suivi les délibérations de cette Chambre relativement à cette affaire, il paraîtra évident, je crois, que nous étions, il y a maintenant près de quatre ans, unanimes à vouloir défendre nous-mêmes notre double littoral. Ce sentiment se trouve exprimé dans la résolution telle que primitivement rédigée avec beaucoup de soin par mon honorable ami le ministre du Commerce. Aujourd'hui qu'il s'agit de politique impériale et de politique étrangère, ce sentiment est encore le nôtre, et nous sommes prêts à défendre nous-mêmes notre territoire.

Les mêmes hommes cependant viennent nous dire aujourd'hui qu'ils ont eu tort, que ce qu'il faut à la Grande-Bretagne, c'est de l'argent, car la lutte va se faire dans les eaux de l'Allemagne. Certains députés n'ont pas l'habitude de ces vives pirouettes politiques. Faut-il à cause de cela qu'on nous taxe d'infidélité? Qu'il s'agisse de questions relatives à la politique étrangère ou de questions intéressant l'intérieur du pays, nous avons, à mon sens, le droit absolu de discuter librement tout projet qui nous est soumis.

En présentant son projet de loi à la Chambre, le premier ministre nous a conjurés d'écarter de l'étude de cette question tout esprit de controverse. Pour des motifs d'ordre général, la chose serait sans doute à désirer; mais, pour s'attendre à ce que le Parlement et le pays mettent absolument de côté tout esprit de controverse dans cette affaire, il faut, je crois, à un premier ministre une forte dose de présomption, lorsque surtout il préside un cabinet en proie aux dissentions et menace de rupture prochaine. Pour nous de la gauche, nous obéissons à un sentiment très humain, sans doute, mais lorsque les partisans de la présente administration annoncent à son de trompe dans certaines provinces ce mémoire et cherchent à éliminer l'esprit de parti de la discussion de cette affaire, deux questions se posent naturellement à nous: à savoir quand et par qui l'esprit de parti a été introduit dans le pays? Ce sont là des questions, monsieur l'Orateur, susceptibles d'obtenir une réponse. L'époque, ç'a été l'élection partielle de Drummond-et-Arthabaska, et ceux qui, dans cette affaire, ont introduit l'esprit de controverse contre lequel on nous met en garde aujourd'hui sont, je regrette à le dire, ces hommes distingués du cabinet actuel qui ont fait savoir par dépêche télégraphique qu'il fallait, dans Drummond-et-Arthabaska, employer le vert et le sec pour battre Laurier. Oui, pour battre Laurier, trouez de balles imaginaires le drapeau anglais! Je suis sûr que l'esprit de parti n'inspirera aux membres de la gauche aucune parole, aucun acte comme ceux que comporte ce télégramme. Le fait est que, par ses qualités intrésèques, le projet qui nous est soumis donne nécessairement lieu à une controverse aiguë et prolongée. De cela, je le répète, les membres de la présente administration sont les seuls responsables. La conduite des conservateurs dans ce pays dans cette élection partielle et cette alliance qu'ils ont faite, tellement instable par sa nature même que déjà elle commence à se rompre, passeront dans l'histoire comme méritant la réprobation de tous les esprits bien pensants; car la province de Québec était, de toutes les provinces, celle où de semblables manœuvres auraient dû être évitées.

Par considération pour l'unité de l'empire et pour la bonne harmonie entre tous les groupes de Canadiens, nos hommes publics auraient dû s'abstenir de faire de Québec l'arène de nos luttes de partis. A ce propos, je dirai que le nom du très honorable chef de la gauche passera dans l'histoire avec cette auréole que lui fait la forte majorité avec laquelle il a pu, sur cette question de la marine de guerre, amener la province de Québec à se montrer favorable à une politique qui aurait dû être celle du Canada tout entier.

Le second motif qui nous fait regretter de voir l'esprit de parti s'insinuer dans cette question de la marine de guerre, c'est que cet esprit de parti rend impossible de répondre au premier des désirs de l'amirauté anglaise, exprimé dans son mémoire—je veux dire le premier par son

M. M. CLARK (Red Deer).

importance. Quiconque a lu ce mémoire doit comprendre que ce que veut le gouvernement anglais, c'est l'appui moral du Canada à tout projet qui nous permette d'aider à la défense de l'empire et de notre pays. Je demanderai à mes honorables amis de la droite si, avec cet esprit de controverse introduit dans la discussion de cette affaire, mais non par nous, avec la division qui existe en ce moment dans le pays, l'effet moral de l'attitude du Canada ne se trouve pas absolument perdu, à moins que, de la part du Gouvernement, il ne nous arrive un programme modifié, chose nullement impossible, à ce que l'on me dit. J'ai quelque raison d'être content de moi pour l'attitude que j'ai prise sur cette question. Je n'ai pas, monsieur l'Orateur, à la modifier aujourd'hui. Aujourd'hui, comme il y a quatre ans, les circonstances pour moi ne sont nullement impératives. Je n'ai pas eu à changer mon état d'esprit; ce qui est toujours commode—du moins je le trouve. Le fait est, que ce péril allemand s'est accentué à ce point de ne plus trouver où se poser que dans des esprits relativement malades, comme nous en avons eu un exemple cette après-midi. A l'époque où presque tout le Canada souffrait de convulsions à ce sujet, j'apprenais à me méfier de ces épouvantails aux pieds d'un homme non moindre que le premier lord actuel de l'amirauté, le très honorable Winston Churchill. Lorsque cette question s'est agitée pour la première fois au Canada en 1909, M. Churchill s'exprimait, à son endroit, en des termes très remarquables, qui profiteraient surtout, j'en suis sûr, aux jeunes de ce pays qui entendront mes paroles. Elles pourront leur servir à se guider si jamais ils ont à faire face à quelque épouvantail de cette nature. M. Churchill disait:

A mon sens, un libéral est celui qui oppose à toute politique extravagante une force qui la contienne. Il est celui qui sait garder son sang-froid devant les clameurs des chauvins. Il est celui qui croit qu'entre nations la confiance appelle la confiance, que des dispositions pacifiques et la bonne volonté produisent la sécurité qu'il recherche; et, par-dessus tout, un libéral est, je crois, celui qui a un regard de mauvaise humeur pour les commerçants d'épouvantails de toute sorte et de toute taille, quelque distingués ou quelque ridicules qu'ils soient—les plus distingués étant parfois les plus ridicules—que cette panique vienne de la mer, de l'air, du sol ou des eaux qui sont sous le sol.

Si l'honorable député de Brandon avait plutôt pris les leçons d'un politique philosophe comme M. Winston Churchill, quelles perturbations mentales il aurait évitées dans sa marche à travers cette vallée de tourments!

Avec cette panique qui tire à sa fin, il est intéressant de comparer celles qui, de mémoire d'hommes, ont agité le monde anglo-saxon. La première a été causée par les Français vers le milieu du siècle dernier. Par la manière dont elle a été entretenue, elle avait de nombreuses ressemblances avec le péril allemand, c'est que les Français allaient venir les attaquer chez eux et, ce qui rend la ressemblance encore plus frappante, c'est que, tout comme lord Roberts, ce vieux guerrier de quatre-vingts ans, qui a, mais sans succès, tenté d'alarmer le peuple de la Grande-Bretagne, le duc de Wellington autrefois écrivait à lord Burgoyne sa fameuse lettre dans laquelle il signale les fautes militaires de la Grande-Bretagne, comme le faisait précisément lord Roberts l'autre jour, et pour laquelle il fut réprimandé par un homme d'Etat éminent de l'Europe, de même que l'a été aujourd'hui lord Roberts par sir Edward Grey et d'autres.

Un autre point de comparaison entre les deux paniques. Ce sont là des sujets d'études historiques fort intéressants. Je prierai le ministre de la Marine de bien vouloir m'excuser si j'introduis l'histoire dans cette dissertation; mais, après tout, un peu de connaissances historiques ne sauraient nuire à un homme de gouvernement. A cette époque, les journaux annonçaient, comme chose parfaitement authentique, que la France se faisait construire secrètement des navires de guerre dans le port de Cherbourg, tout comme, l'autre jour, on a pu lire dans les journaux que les Allemands se livraient à de semblables et invraisemblables occupations. Je dis invraisemblables parce que votre bon sens vous dira qu'il est impossible de construire secrètement un dreadnought. Si quelqu'un habitait seul une prairie et qu'il eût une déchirure à son pantalon, il pourrait le raccommoder secrètement, et peut-être préférerait-il agir dans le secret, mais un dreadnought est un article de quelque dimension, et il vous faut pour y travailler un port et des milliers d'hommes. Il n'est pas de secret qui ne soit jamais partagé entre deux. Le pantalon ne serait pas nécessairement partagé entre deux. Mais dès lors qu'une douzaine d'individus savent qu'il se construit un dreadnought, la prétention au secret devient absurde, et toute panique résultant d'une pareille nouvelle est à jamais condamnée. Il devient incroyable qu'il ait pu se trouver des gens assez sots pour imprimer de telles choses et des gens en plus grand nombre pour les croire.

Après l'épouventail français, qui s'est produit vers 1870, nous en avons eu un autre dont les détails me sont restés à la mémoire. Je ne faisais alors que commencer à étudier la politique anglaise.

C'était la panique russe. Cette agitation se rapproche sensiblement de la panique allemande ,en ce qu'elle se meurt en ce moment de sa belle mort. A cette époque on croyait que la Russie menaçait Constantinople et le gouvernement britannique demanda au Parlement de voter un crédit.

Il demanda pour lui-même l'ouverture d'un crédit de six millions de livres, trente millions de dollars, soit une somme inférieure de cinq millions de dollars à celle proposée par le Gouvernement. J'ai souvenance que le très honorable Joseph Chamberlain, qui avait alors presque atteint le plein développement de son merveilleux talent, au cours d'une puissante harangue dirigée contre l'ouverture de ce crédit, raconta l'histoire suivante. Plusieurs motifs m'engagent à rappeler cet incident. D'abord, c'est tout l'univers de l'hésitation et de la vacillation du Gouvernement actuel, suivie en dernière analyse de quelque initiative décisive; et en outre, cela met en lumière avec quelle liberté des hommes éminents, respectés de tous les Canadiens, ont attaqué en Angleterre la politique extérieure de la Grande-Bretagne, quand ils la croyaient contraire à la vraie politique et aux principes de l'empire. L'histoire qu'il racontait était celle de trois hommes sur un radeau. On pourrait peut-être voir en ces trois hommes le ministre du Commerce, le premier ministre et le député de Jacques-Cartier (M. Monk). Ils se débattaient donc sur ce radeau, faisant des efforts inouïs pour échapper au naufrage, lorsqu'un d'eux se tournant vers ses compagnons les adjure au nom du ciel, de chanter un hymne, de dire une prière, de réciter quelques versets de l'Ecriture Sainte, bref de faire quelques actes de dévotion. Or, il se trouve que ni l'un ni l'autre de ses compagnons ne saurait lui être de quelque utilité à cet égard. "Eh! bien, s'écrie-t-il, nous allons faire la collecte." Sur le radeau les membres du Gouvernement actuel n'ont pas même réussi à s'entendre sur la collecte; car du moment que le premier ministre eût mentionné la collecte, le député de Jacques-Cartier (M. Monk) sauta par-dessus bord. Il est bon de ne pas perdre de vue ces considérations; elles nous aideront à juger avec le calme d'esprit voulu la proposition du Gouvernement.

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

Reprise de la séance.

M. MICHAEL CLARK: Monsieur l'Orateur, avant la suspension de la séance, je faisais observer que, de même qu'au cours du dernier siècle, la panique française se dissipa, sans que les deux grandes nations dussent brûler une seule cartouche, et de même que la menace russe, après 1870, s'évanouit également sans qu'on échangeât un seul coup de fusil, de même, par bonheur, pour la civilisation et l'humanité la panique allemande d'hier est en train de se dissiper. Je vais, au moyen de preuves puisées aux meilleures sources, démontrer que dans une génération, nous regardons cette panique comme une autre folie

humaine et nous constaterons que ces deux grandes nations chrétiennes n'ont pas échangé un seul coup de fusil.

Ceci m'amène à parler de l'attitude prise par le premier ministre lui-même en faisant l'exposé de sa politique; c'est-à-dire qu'il n'existe ni circonstance critique, ni urgence, tant pour le moment qu'en perspective. Je base cette affirmation sur le fait que le premier ministre, de prime abord, n'a pas appuyé sa thèse sur l'existence des circonstances critiques, du moins il n'a pas émis cette prétention. Que pareille prétention soit impossible, c'est l'enseignement qui se dégage avec évidence, à mon sens, des faits les plus simples du moment.

Que ressort-il de l'histoire de l'Europe de ces derniers mois? L'Orient a été le théâtre d'une conflagration et nous avons été témoins de ce singulier spectacle: les deux grandes puissances qui se sont le plus activement employées pour ramener la paix, ce sont l'Allemagne et l'Angleterre, qui, au dire de certaines gens sont aux prises. La preuve qu'il n'y a pas de menace de guerre entre les deux pays, je la cueille à nos portes mêmes. Quelqu'un a bien voulu m'adresser, un numéro de la "Gazette" de Montréal, et j'y ai trouvé une interview des plus intéressante. Comme elle occupe toute une colonne du journal, je n'en donnerai pas lecture; je me borne à dire qu'il s'agit d'une interview donnée par un Canadien, d'extraction allemande, M. Munderloh, retour d'Allemagne. Voici deux en-têtes à cette interview:

> M. Henry Munderloh n'a pas constaté de sentiment hostile à la Grande-Bretagne dans la mère patrie. La grande masse du peuple est trop absorbée par les soucis de l'existence pour s'occuper de guerre.

Cette dernière en-tête appelle une observation: ceux qui sont au courant de la situation économique de l'Allemagne savent déjà que cet état de choses tient à ce que les Allemands ont trop étroitement adhéré au protectionnisme: cela soit dit en passant.

L'autre preuve que j'offre est celle-là même présentée par mon très honorable leader, quand il a affirmé que personne ne saurait prétendre qu'il existé des circonstances critiques, en présence des déclarations publiques des principaux hommes d'Etat britanniques, au cours de l'année. En outre, le mémoire même de l'amirauté est la meilleure preuve que la Grande-Bretagne peut parfaitement et même surabondamment répondre à tout ce qu'on pourrait demander à ses forces de défense et, je le répète, rien ne prouve que pareilles circonstances se présenteront d'ici à quelque temps.

Je ne m'explique pas que les ministériels cherchent à nous convaincre de l'existence d'une crise; car, pour mon propre

compte, je me réjouis à la pensée que les grandes masses de l'humanité civilisée sont convaincues qu'une guerre entre l'Allemagne et l'Angleterre serait une guerre sans cause et sans but; qu'elle infligerait aux deux peuples des misères, des pertes, des souffrances inouïes; qu'elle léguerait aux générations à venir un héritage de haîne et que pareil conflit figurerait au premier rang des criminelles folies de l'humanité.

Il n'existe pas de crise. Seulement, voici la singulière situation politique faite au Canada: bien qu'il n'existe pas de crise, le Gouvernement vient formuler un programme naval dont le seul article est une contribution d'urgence. Voilà une situation des plus singulière. A mon avis, c'est là un rôle que les ministres eux-mêmes trouvent fort difficile à jouer, au milieu des délibérations secrètes qui se déroulent actuellement dans la chambre du conseil. En outre, j'en ai la conviction, c'est là une attitude diamétralement opposée à l'opinion réfléchie de la grande majorité du peuple canadien Une contribution d'urgence, en l'absence de toute crise, est une absurdité dans les termes et en fait. C'est une contribution qu'on nous propose purement et simplement; car je n'attache aucune importance aux conditions ou réserves qu'on suppose avoir été stipulées.

Ces navires de guerre, nous dit-on, pourront revenir au Canada, et ce détail, nous le tenons d'un ministre auquel le premier lord de l'amirauté se plaint que l'objection formulée contre la flotte de mon très honorable ami, c'est que ces navires ne seraient plus utiles, au bout de six ans. Quelle sera la condition des dreadnoughts, quand on nous les renverra? Evidemment, ils ne vaudront plus rien. Les dreadnoughts doivent nous revenir; ils doivent venir au pays pour y constituer les éléments de la marine militaire permanente du Gouvernement et ils nous reviendront quand ils ne seront plus bons qu'à passer au rebut.

Je n'attache aucune importance soit à la clause conditionnelle sous forme de promesse, portant, qu'un Canadien figurerait au comité de défense impériale. J'en conviens volontiers, la seule orientation possible serait vers une forme quelconque de fédération impériale, ce qui constituerait un écart logique du statu quo impérial; seulement, l'embarras, c'est que cette question n'a cessé de faire le thème incessant des discussions, depuis l'époque d'Edmund Burke et d'Adam Smith, qui à cet égard exprimèrent, il y a un siècle et quart, des vues diamétralement opposées et je doute fort que le premier ministre, même avec l'appui de son ministre des Postes, puisse réussir là où Edmond Burke a échoué.

La maîtresse critique adressée aux harangues du premier ministre en Angleterre, c'est que, tout en pérorant sur la fédération impériale, il ne donnait pas le moindre aperçu sur les moyens à prendre pour faire aboutir son projet. Il suffit de réfléchir un instant sur la question, pour se convaincre des difficultés qui se dressent devant ce projet. Je pose tout d'abord la question: est-elle réalisable, cette fédération impériale? La chose est de toute évidence, sous quelque forme que s'offre cette fédération impériale, la représentation du Canada au sein de ce conseil impérial se résumerait d'une infinie minorité. Sans aucun doute, la majorité de ce conseil gouvernerait et, on le conçoit parfaitement, toutes les décisions concevables pourraient être adoptées par cette majorité, en dépit de l'avis exprimé par le Gouvernement, le Parlement et le peuple canadiens, et à l'encontre de leurs vues, sur des questions ayant une étroite connexité avec leurs droits, leurs intérêts et leurs habitudes. Voilà précisement la difficulté qui a confronté tous les hommes d'Etat qui se sont occupés de la question depuis un siècle et quart, et aujourd'hui la solution du problème est aussi éloignée qu'elle l'était au début. Ceux qui ont étudié la constitution du comité de défense impériale songent-ils que ce comité de défense contient les germes de la fédération impériale? Comment! Mais la simple suggestion de nous conférer quelque pouvoir sur la politique extérieure de la Grande-Bretagne à mis aux prises une notable partie du public britannique, à tel point que le "Times", qui voit d'un bon œil la politique du premier ministre (M. Borden), s'est hâté de rassurer le peuple britannique, en lui disant qu'il n'est nullement question d'accorder le moindre pouvoir au Canada, et ce grand journal a défini en termes fort précis les fonctions du comité de défense. Je cite:

Le comité de défense est un corps créé uniquement dans le but de coordonner nos préparatifs d'ordre naval et militaire aux besoins de la politique définie par le cabinet...

Il s'agit ici du cabinet britannique.

...et sanctionnée par le parlement et approuvée par le corps électoral.

Il s'agit ici du parlement et du corps électoral de la Grande-Bretagne.

Le comité de défense ne saurait en rien engager ou lier le pays ou l'empire. Il n'a ni responsabilité ni pouvoir, sauf dans la mesure où ses conseils sont approuvés par le premier ministre qui le préside et par les autres ministres qui y assistent.

Est-ce cela qui peut nous procurer une compensation pour tout soupçon d'attaque contre notre gouvernement responsable? Quelqu'un voit-il dans ce comité le germe d'un gouvernement responsable qui de Londres dirigerait les affaires de tout l'empire? Nous n'avons dans son sein aucun pouvoir, aucune responsabilité. Nous enverrions à Londres un représentant dont le privilège serait de grouper les forces navales et militaires de l'empire ainsi

que notre part de ces forces navales et militaires; d'exécuter un programme combiné par le gouvernement anglais endossé par le parlement brtannique et par le corps électoral anglais. Si ce n'est pas là humilier le Canada à l'extrême et nous enlever dans un sens très réel, notre Gouvernement responsable, alors je ne sais plus qu'en dire. Nous sommes en présence d'un programme de contribution pure et simple qui n'est suivi d'aucun programme de marine permanente, mais qui d'une façon absolument pratique n'est pas autre chose que l'abandon de tout programme de marine permanente.

Prenez la question à laquelle je viens de faire allusion. Si dans un autre siècle et quant nous faisons aussi peu de progrès pour réaliser la fédération impériale et pour établir ce conseil représentatif que nous en avons fait dans le dernier siècle et quart et si nous pouvons seulement avoir une voix dans la politique étrangère de l'Angleterre, quand nous aurons ce conseil représentatif, alors je soumets à l'intelligence de nos adversaires que nous pouvons dire en ce qui nous concerne tout au moins, qu'un programme de marine permanente est abandonné, car je ne crois pas que nous vivrons encore un autre siècle et quart. Un quart de siècle me suffira et il y aura encore cent années à attendre.

Il n'y aura pas de programme permanent pour le Canada mais ce qui suivra sera encore pire. S'il n'y a pas au Canada de programme permanent, ce à quoi nous sommes réellement engagés, c'est à un programme permanent hors du Canada. Aucun ministre, aucun député de la droite n'osera se lever et prétendre que ce sera la dernière fois que nous donnerons une contribution, si nous en donnons une cette fois-ci.

Je sais que mon très honorable ami le premier ministre a dit que cette mesure ne devait pas être considérée comme établissant un précédent; mais la prochaine fois qu'un type du genre de Robert Blachford s'avisera d'écrire quelque article à sensation pour répandre l'épouvante, il y aura encore d'autres contributions ou quelque parti éprouvera le besoin de se servir de ce programme dans une élection partielle, si ce n'est pas dans Drummond-et-Arthabaska, ce sera ailleurs et vous verrez le parti qui en aura besoin arriver avec une autre demande de contribution. Mais en dehors de ces considérations c'est par trop humiliant de penser que le Canada va se tirer d'affaire pour tout le temps avec une contribution de $35,000,000. C'est le commencement de l'exécution d'un programme permanent en dehors du Canada. Il n'y a pas besoin d'aller plus loin pour que tous les esprits réfléchis du pays condamnent cette mesure.

M. M. CLARK (Red Deer).

Voici maintenant comment ce programme est compris par les principaux journaux qui appuient le Gouvernement. J'ignore si nos adversaires ont tous lu cet article du "Citizen" qui est extrêmement significatif. Il dit que ceux qui ont soutenu la marine Laurier et qui se sont opposés à la contribution ignorent que le rôle principal du Canada dans ce monde est un rôle pacifique. Si ces paroles ont un sens, elles veulent dire que nous n'aurons pas une marine mais qu'une politique de contribution doit être notre politique permanente. C'est un article curieux. D'après la bible la bataille d'Amageddon a précédé le règne millénaire, mais le "Citizen" va avoir les deux concurremment; il aura l'Amageddon en Europe et le millénaire au Canada.

Je voudrais faire appel aux membres du Gouvernement et leur demander de faire une nouvelle étude de ce programme. Il est vrai qu'ils ont eu quatorze mois pour l'étudier mais ce n'est pas suffisant pour des hommes nouvellement arrivés au pouvoir. Quand ils l'auront examiné de nouveau, ils s'en écarteront avec honte.

J'ai dit que si le premier ministre ne faisait pas reposer son programme sur la prétention que nous étions dans une période critique, sur quoi alors le basait-il? Il le basait sur deux points, le premier, qu'on avait besoin d'une coopération plus intime entre les différentes parties de l'empire en matière de commerce et de défense.

C'est la seule allusion qu'il ait faite au commerce dans tout son discours mais elle était grosse de signification. J'aurais aimé voir le premier ministre à son siège, mais je puis avoir confiance dans le ministre des Postes (M. Pelletier) pour lui répéter ce que je dis. J'aimerais lui conseiller de ne pas trop s'inquiéter au sujet du commerce. Je constate que mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) n'est pas à son siège. C'est bien fâcheux. Le commerce dépend de causes qui sont très loin de la portée de mon honorable adversaire. Ils peuvent remporter des élections avec un cri qui est poussé au nom du commerce, mais je vois que la lumière se fait dans l'esprit de mon honorable ami le ministre des Finances (M. White). Dans l'exposé du budjet qu'il a présenté l'an dernier, il ne voulait pas voir la lumière. Il suivait le système des autruches politiques. Quand il donnait les renseignements sur le commerce du pays en arrivant à l'exposé de l'expansion de notre commerce avec les Etats-Unis, il plongea précipitamment sa tête dans le sable. Mon honorable ami le député de Rouville (M. Lemieux) lui mit la tête dehors et il dut avouer la vérité sur cette question. Cette année, il admet que nous devons commercer avec les Etats-Unis. Naturellement nous devons et pourtant mon honorable ami le ministre du Com-

merce et de l'Industrie se fatigue à établir un projet de commerce dans les limites de l'empire. Pour un homme de son intelligence c'est le spectacle le plus pitoyable que je connaisse. Voici les faits tels qu'ils sont. L'an dernier notre commerce avec les Etats-Unis s'est élevé en chiffres ronds à $406,000,000. C'est le fait patent qui s'impose à mon honorable ami le ministre des Finances, mais mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie pense encore qu'il peut encercler le commerce dans certaines limites. Il a parlé il y a quelques jours de deux estimables personnages qui se sont rendus à Washington; lui-même a reçu au printemps de cette année la visite de quatorze ou seize personnes qui ont eu une palabre sur le commerce avec les Antilles anglaises. Je crois qu'il est sur le point de se rendre en Australie pour parler avec ses cousins des mers du Sud des possibilités commerciales avec l'empire. Autrefois, il n'avait absolument aucune foi dans le commerce étranger; il était le grand avocat du marché intérieur.

Il me rappelle l'histoire de deux Ecossais qui se promenaient un jour dans le Porthshire et qui rencontrèrent un homme qu'ils n'avaient jamais vu qu'en jupon mais qui portait une culotte extraordinairement large.

L'un d'eux appela l'attention de l'autre sur ce fait et il reçut cette réponse: "Les convertis sont toujours des enthousiastes. Maintenant que le ministre du Commerce et de l'Industrie s'est lancé dans le commerce extérieur, il est parti avec l'intention de se venger.

J'ai dit que notre commerce total avec les Etats-Unis avait été l'an dernier de $16,000,000 avec les Antilles anglaises, l'Australie et la Nouvelle-Zélande réunies. Je donne ces chiffres à propos de la phase du discours du premier ministre que j'ai citée relativement à la coopératon plus intime dans les limites de l'empire, en ce qui touche au commerce et à la défense. Je voudrais répéter à mon très honorable ami le premier ministre le petit conseil que je lui ai donné durant son absence, de ne pas s'inquiéter trop sur l'aspect du commerce qui est lié avec cette question. Quelles que soient les gambades que vous accomplissiez dans le champ de la défense, le commerce suivra son propre cours conformément à des lois qui sont de beaucoup au-dessus de l'influence humaine, aussi bien dans l'avenir que dans le passé. L'Angleterre et l'Allemagne seront unies plus intimement par ce commerce qui est une des visées du monde aujourd'hui et le commerce que nous avons fait avec les Etats-Unis nous réunira plus intimement de différentes manières, sans avoir en rien aucune influence sur notre allégeance politique ou notre défense nationale. La grande faute de mes honorables adversaires c'est que dans ces grandes questions ils sont coupables de ce que j'appellerai une inversion de pensée. Ils exagèrent l'influence du sentiment quand il n'a pas d'influence du tout parce que le commerce est la chose la plus prosoïque de l'univers et ils diminuent l'influence du sentiment là où il est tout puissant. C'est là tout leur grand tort, mais c'est beaucoup quand vous y réfléchissez. Leur façon de penser peut être retournée contre eux.

On ne fait pas de commerce entre parents. J'ai entendu l'autre jour mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie parler de commerce avec Terre-Neuve ou quelque autre pays en s'appuyant sur un principe de sentiment. Qui a jamais entendu dire qu'un marchand fait la plus grande partie de son commerce avec ses propres parents? La chose est absurde. Nous faisons du commerce conformément aux lois du commerce. Le monde fait du commerce en vue d'un profit et comme le profit est ce qu'il vise, il cherche le nombre, il va au plus près, il donne la préférence aux produits qui peuvent s'échanger entre ses clients. C'est la seule façon de faire du négoce et nous le ferons avec les Etats-Unis sans aucune barrière.

L'autre point sur lequel mon honorable ami a basé son programme a été le projet de changement qu'on a trouvé nécessaire d'introduire dans la disposition de la flotte anglaise. En parlant de ce sujet avec le simple bon sens que m'a donné la Providence, je dirai que c'est le plus fort argument qu'il ait présenté pour répondre au manque de secours qui existe dans les parties éloignées de l'empire. Et mon raisonnement se trouve plus fort encore, quand je constate qu'un homme comme lord Charles Beresford a la même opinion.

Je vais me permettre de faire à la Chambre une des rares citations qui est la plus remarquable que je connaisse dans ce genre et qui se trouve sous la forme d'un discours prononcé par le très honorable Winston Churchill au mois d'avril de cette année. Je pense que si mon très honorable ami le premier ministre, pour qui j'ai un grand respect, et ses ministres veulent entendre cette citation sans parti pris et en l'examinant franchement, ils reconnaîtront qu'ils se sont aventurés dans une voie impossible, dans un projet qui ne peut pas avoir une grande utilité et une grande force pour le Canada ni une grande force et une grande harmonie pour l'empire.

Les flottes anglaises sont en ce moment presque concentrées. La récente grande revue que le roi a passée est une preuve de la valeur de la concentration que l'amirauté a amenée dernièrement à l'acte final, un programme de concentration navale qui a donné une véritable mesure de sécurité au centre et au cœur de l'empire anglais.

Mais il y a un aspect de la concentration navale qui exige l'attention des esprits réfléchis ici et partout dans tout l'empire. Le

fait que notre flotte est non seulement concentrée sur le théâtre décisif de la guerre mais doit y rester concentrée et jusqu'à un certain point liée à ce théâtre, ce fait a créé depuis quelques années un nouveau besoin, une nouvelle occasion pour les grandes possessions autonomes de la couronne.

La suprématie navale consiste à posséder des forces navales suffisantes pour surmonter en temps de guerre les efforts les plus puissants que toute combinaison raisonnablement probable de puissances pourrait nous opposer.

Notre marine devrait toujours être dans cet état, nous croyons qu'elle est en cet état actuellement et qu'elle le sera encore d'ici à quelque temps. Mais une guerre peut durer longtemps avant qu'un résultat soit acquis et c'est ce qui probablement arriverait. Si nous agissons comme nous devrons le faire, avec discrétion, avec pondération, avec mesure, si nous faisons preuve de bonne volonté envers toutes les nations, sans rancune ni prévention contre aucune, il est plus que probable—je le déclare avec une intime conviction—que nous ne verrons pas la guerre durant cette présente génération, et peut-être disparaîtra-t-elle pour toujours de cette terre; à tout événement, elle sera retardée jusqu'à une époque que notre imagination ne nous permet pas de voir.

En attendant et tant qu'une décision finale ne sera pas obtenue, il n'y a aucun doute que la mobilité générale de notre marine se trouve réduite. Elle ne peut pas évoluer sûrement et librement dans toutes les parties du monde, comme autrefois. Pour le présent, et pendant quelques années encore, nous pouvons, non seulement maintenir une marge suffisante sur les points stratégiques, dans les eaux territoriales, mais nous pouvons par des arrangements spéciaux et une mobilisation partielle, si le besoin s'en faisait sentir, mettre en commission de fortes escadres qui iraient au secours de nos colonies ou nos possessions d'outre-mer, dont les intérêts seraient menacés ou attaqués.

C'est cette mission que nous sommes en état de remplir et que nous sommes fiers de remplir; ce devoir, nous n'hésiterions pas à courir le risque de nous en acquitter; nous n'hésiterions pas à faire les sacrifices qu'il nécessiterait. En parlant ainsi, je n'entends pas uniquement une suprématie générale qui opère simultanément et universellement sur toutes les parties du globe, mais j'entends l'envoi, en cas de nécessité, d'escadres particulières sur un point quelconque de l'empire britannique, où un danger spécial menacerait nos compatriotes. Ce devoir, nous pouvons le remplir dans le moment, l'an prochain et durant les années qui suivront immédiatement.

Cependant, nous sommes ici dans la position de constructeurs de navires, habitués à tenir compte des faits tels qu'ils existent et à résoudre des problèmes importants. Ces faits et ces problèmes, il nous faut les prendre tels qu'ils sont, car chaque nouveau développement dans les marines continentales, chaque nouvelle escadre lancée par un pays étranger, chaque nouveau pas fait dans le sens d'une augmentation des forces navales, tout cela tend à diminuer la mobilité mondiale de la marine anglaise.

Voici une grande occasion qui se présente pour nos possessions autonomes, ces nations jeunes et vigoureuses qui ont grandi sur tous les points du globe, à l'ombre du drapeau britannique, sous l'aiguillon et la protection de nos institutions. Elles ont déjà commencé à s'en rendre compte. L'Australie a entrepris la construction d'une puissante flotte moderne. La Nouvelle-Zélande a mis un beau navire en service dans la marine anglaise.

Au Canada, les hommes de tous les partis et appartenant aux deux nationalités, portent un vif intérêt à ce problème et se demandent quels sont les meilleurs moyens à prendre pour assurer la sécurité du Canada et de toutes les parties de l'empire britannique. Je crois que nous recevrons bientôt la visite de représentants du nouveau Gouvernement canadien qui doivent venir s'entendre avec le gouvernement et l'amirauté, sur un programme à adopter pour l'avenir.

Ainsi parle Winston Churchill, le chef de l'amirauté anglaise, à l'heure présente.

Si depuis ces dix dernières années notre politique s'est constamment orientée vers la concentration de la marine anglaise sur le théâtre décisif des événements futurs...

C'est exactement sur ce terrain que mon honorable ami se place.

...il me semble, et j'ose dire qu'il vous semblera aussi, que l'évolution navale des dix années à venir consistera dans la croissance des forces navales effectives des grandes possessions d'outre-mer. Nous pourrons alors faire ce qu'on appellera sans doute une juste répartition du travail entre la mère patrie et les nations filiales et nous pourrons maintenir la suprématie des mers envers et contre tous, à l'endroit décisif, pendant que les possessions garderont et protégeront le reste de l'empire.

Je parle le plus sérieusement du monde quand je demande aux ministres et aux députés ministériels de considérer ce discours comme la solution de toute la question. Je parle plus sérieusement encore, quand je leur demande de ne pas nous dire, comme l'a fait le ministre des Postes, que ce projet de contribution a été adopté pour plaire au gouvernement anglais et à la population du Royaume-Uni. Le Gouvernement, par sa proposition, fait exactement le contraire de ce que demande M. Churchill.

L'honorable premier ministre fait reposer sa proposition sur deux arguments principaux. Pour appuyer la politique du Gouvernement et aussi pour répondre aux arguments du chef de l'opposition et de l'honorable député de Renfrew-sud, deux ministres ont pris la parole et personne n'osera me contredire si je dis que tous deux se sont donné un mal infini pour faire croire à la Chambre qu'il y avait urgence et que les circonstances étaient critiques. Il n'est pas étonnant qu'ils se soient donné beaucoup de mal, car il est toujours difficile de prouver l'existence d'une chose qui n'existe pas. Ils se sont donné beaucoup de mal aussi pour établir que cette politique nous était demandée par le gouverne-

ment anglais. Après ce que je viens de citer du discours de M. Churchill, je ne crois pas qu'un ministre ou un député qui se respecte ose encore prétendre que cette contribution nous est demandée par l'Angleterre. L'honorable ministre des Postes et l'honorable ministre de la Marine s'appuient sur le mémoire et le ministre de la Marine invoque surtout les deux derniers paragraphes de ce document.

Il faut que nos mentalités soient bien différentes, car j'interprète ces deux paragraphes tout autrement que l'honorable ministre. Ce que je vois clairement et irréfutablement, c'est que le gouvernement anglais déclare que l'urgence n'existe pas et que l'amirauté n'a pas demandé cette contribution, ni quoi que ce soit. L'avant dernier paragraphe dit formellement que l'Angleterre est en état de remplir tous les devoirs que lui impose la défense de l'empire.

Elle a jusqu'à présent réussi à tenir tête, seule et sans aide, aux plus formidables coalitions, et, par une sage politique et d'énergiques efforts, elle est encore capable de veiller aux intérêts vitaux de l'empire et de le préserver.

En présence de ce texte formel il n'est pas possible d'invoquer des circonstances critiques et, même si elles existaient, il n'est pas possible de dire que l'Angleterre n'est pas en état de parer au danger, mais, c'est dans le dernier paragraphe, prétend-on, que l'Angleterre nous demande cette contribution. Il est ainsi conçu:

10. Le premier ministre du Canada ayant demandé sous quelle forme une aide immédiate de sa part serait le plus effective, nous n'avons aucune hésitation à répondre, après une étude prolongée de toutes les circonstances, qu'il est à désirer que cette aide prévoie la construction d'un certain nombre des plus grands et des plus forts navires de guerre que la science puisse bâtir ou que l'argent puisse procurer.

Plusieurs DEPUTES: Très bien! très bien!

M. CLARK: Pour l'information de mes honorables amis je citerai de nouveau les trois premières lignes de ce paragraphe:

Le premier ministre du Canada ayant demandé sous quelle forme une aide immédiate de sa part serait plus effective...

Même les honorables députés qui m'interrompent ne peuvent donner qu'une interprétation à ces paroles. Nous avons là la preuve que le premier ministre du Canada et ses collègues se sont présentés devant le gouvernement anglais avec un projet de contribution tout préparé. Ils ne sont pas allés s'entendre au sujet d'une politique navale; ils sont allés faire la seule proposition que les nationalistes de la province de Québec leur permettaient de faire. Il n'est pas possible d'interpréter autrement les trois lignes que je viens de citer, et les honorables députés qui m'interrompaient, il y a un instant, ne trouvent plus rien à dire.

Puisque les ministres canadiens présentaient au gouvernement anglais un projet de contribution tout préparé, que pouvait-il dire? Les ministres anglais sont des hommes comme les autres et n'importe quel département de n'importe quel gouvernement, auquel on offrirait un cadeau de $35,000,000, s'empresserait de l'accepter. Je ne suis pas un batailleur, mais si une pareille somme était mise à ma disposition je trouverais à l'employer. Le gouvernement anglais pouvait-il faire autre chose que leur dire sous quelle forme cette aide immédiate devait être donnée? Il y a un instant, les honorables députés de la droite applaudissaient comme si ce paragraphe était susceptible d'une autre interprétation que celle que je viens de lui donner.

Je n'ai aucun doute que tous, ou presque tous les députés ont lu la déclaration si simple et si formelle, faite par M. Asquith au parlement, jeudi dernier. M. Asquith est passé maître dans l'art d'être concis. Quelqu'un lui ayant demandé si les autorités impériales avaient sollicité quelque chose du Gouvernement canadien, il répondit:

Le mémoire parle par lui-même. Il ne contient aucune sollicitation; il soumet simplement à la libre délibération du Parlement canadien les faits qui y sont exposés.

Je crois que voilà encore un point dont nous n'entendrons pas beaucoup parler, au cours de ce débat. Tous ceux qui liront attentivement les deux paragraphes et qui verront comme moi leur interprétation confirmée par la déclaration si précise de M. Asquith ne souffriront plus qu'on leur dise que le gouvernement anglais a sollicité l'aide du Canada. Si les ministres entendent s'en tenir à cette politique, ils ne doivent compter que sur eux-mêmes et non chercher à en rejeter la responsabilité sur le gouvernement anglais.

J'exposerai, aussi brièvement que possible, les objections que je prévois à cette politique de contribution. Je m'attends à ce que ma première objection ne trouve pas beaucoup d'écho ni d'un côté ni de l'autre. J'aimerais qu'il en fût autrement, mais il est à craindre que cette objection soit d'un idéal trop élevé pour un pays matérialiste. L'objection que j'ai à voir le Canada contribuer aux armements qui se font en Europe, c'est que je trouve cette contribution incompatible avec ce que je crois être la mission du Canada dans le monde. Un des faits les plus significatifs dans l'histoire internationale des nations civilisées, c'est que nous avons sur ce continent nord américain deux grandes nations destinées, indubitablement, à devenir les deux plus grandes nations du monde et entre lesquelles aucun acte d'hostilité n'est survenu depuis cent ans. Je répète que cela constitue

pour moi un des faits les plus significatifs dans l'histoire internationale des pays civilisés et surtout dans l'histoire nationale du Canada, puisqu'il atteint le plus haut degré de civilisation internationale qui ait été atteint dans les temps modernes.

L'Europe nous offre un spectacle bien différent. Nous avons vu sir Edward Grey, dans un langage simple et précis, nous faire, il y a deux ans, le tableau des nations de l'Europe marchant à la ruine de la civilisation par les armements. Je considère que verser $35,000,000 dans le gouffre du militarisme européen, c'est engager le Canada à prendre rang dans cette procession qui doit aboutir à la ruine de la civilisation, au moyen des armements. Je ne m'attends pas à ce que cette manière de voir, exposée pour la première fois, recrute de nombreux partisans dans cette Chambre, mais je suis certain qu'elle ralliera un bon nombre de penseurs et de philanthropes parmi nos concitoyens.

M. BURNHAM: Quel rapport cela a-t-il avec la politique navale de Laurier?

M. CLARK: Mon honorable ami laisse toujours errer sa pensée ici et là. Il connaîtra cette politique lorsque j'en arriverai à la discuter. Mais s'il s'agit d'un détail qui embarrasse l'honorable député, je lui demanderai s'il peut établir une distinction entre le fait de jeter de l'argent dans le gouffre des armements européens et celui d'arriver au but que veulent atteindre, mais en agissant avec prudence et en développant graduellement ce qui est à l'origine.....

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. CLARK: Je puis citer une autorité qui me permet de dire que tout cela doit se faire graduellement, puisque votre grand chef en phrases sonores nous disait au mois de mars 1909 que les commencements devraient être modestes. Comme l'esprit de parti aveugle les gens! Nos adversaires en cette Chambre acclamaient avec enthousiasme en 1909 l'honorable ministre du Commerce qui faisait cette même déclaration dont ils rient maintenant que je la rappelle. Nous constatons que cette même pensée que je m'efforce d'inculquer à l'esprit de tous ceux qui m'entendent préoccupe les hommes publics de l'Europe elle-même, puisque, l'autre jour, nous pouvions lire dans les journaux un câblogramme de la Grande-Bretagne ainsi conçu:

L'entrée du Dominion dans la course européenne vers les armements et l'aliment nouveau donné aux industries qui en découlent, sont des faits d'une importance sérieuse. Les bénéfices que les entrepreneurs réaliseront du cadeau du Canada représenteront une valeur de $3,500,000.

Essayant de découvrir si le pays dont j'ai l'honneur d'être un des fils d'adoption poursuit ses glorieuses destinées, je réclame le privilège d'exposer cette pensée au Parlement et de lui signaler les résultats que nous avons déjà obtenus ou que nous réaliserons en prenant part à cette course échevelée qui entraîne l'Europe entière. Deux jours à peine s'étaient écoulés que les membres des classes dirigeantes de l'Allemagne se servaient d'un langage des plus provocateur à l'adresse de M. Winston Churchill, résultat direct de la politique proposée au Canada.

Ils l'ont accusé de mentir et ils auraient eu raison de parler ainsi, s'il avait garanti que les armements de la Grande-Bretagne n'en céderaient pas une certaine limite et que le don du Canada ne servirait pas immédiatement à augmenter de trois dreadnoughts l'effectif de la marine de guerre impériale. Tout cela aura un résultat déplorable qui ne servira qu'à faire présager ce qui nous arrivera si nous fournissons cette attitude créant ainsi une politique permanente en dehors même du Canada.

Je m'oppose à cette politique de contribution, parce qu'elle rend nulle l'action du Parlement et la résolution que ce dernier a votée à l'unanimité. Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire de prouver cette assertion. Se trouvera-il quelqu'un des membres de la droite qui tente de prouver que cette politique d'une contribution de $35,000,000 à l'amirauté britannique rencontre l'idée que nous nous sommes faite de l'établissement rapide d'une marine de guerre canadienne? Existe-t-il le moindre rapport entre les deux idées? Nul n'osera répondre dans l'affirmative. Je dis que le Gouvernement, s'il avait eu le courage de ses convictions, aurait dû, avant de soumettre cette proposition, rappeler la résolution adoptée au mois de mars 1909 ainsi que la loi de la marine de guerre. Je sais que mon honorable ami le ministre de la Marine (M. Hazen) a paru ignorer la différence qui existe entre l'attitude tenue en 1909 par mon honorable ami et celle qu'il affiche aujourd'hui; cela provient peut-être de ce qu'il n'avait pas eu le temps de lire avec soin le compte rendu de ce qui s'est dit ici en cette circonstance. En vérité, sa façon d'établir sa cause sort des voies ordinaires. Il parle de mon très honorable ami comme s'il était pétri de l'essence même de la logique la plus rigoureuse—si l'on me permet d'adopter la définition que le dictionnaire attribue à ce mot. Parce que mon très honorable ami a démontré que ce que l'honorable ministre voulait faire aujourd'hui n'était pas conforme à ce qu'il disait en 1909, l'honorable ministre de la Marine a tenté immédiatement de prouver que le très honorable premier ministre était conséquent avec lui-même et, dans ce but, il nous a lu un court extrait d'une harangue prononcée par le premier ministre en 1910. C'est une façon de discuter qui est contraire à

toutes les règles de la logique bien entendue. Il est vrai que mon très honorable ami peut prétendre qu'il est conséquent avec lui-même dans le sens qu'on peut dire d'un acrobate qu'il ne varie pas ses moyens d'existence, s'il continue à gagner sa vie en jouant sur la corde tendue. Quel est celui qui entrevoit la construction immédiate d'une marine de guerre canadienne dans cette assertion bien vague, mais faite avec beaucoup de courage, je le reconnais, allant à dire qu'il s'écoulera encore de 25 à 50 ans avant que nous ne comptions une organisation navale digne du Canada?

Ces deux attitudes sont-elles semblables? Sans le retrait de cette résolution et le rappel du statut relatif à la marine de guerre, la proposition que le Gouvernement nous soumet aujourd'hui dépasse presque les pouvoirs accordés à ce Parlement; elle fait de la procédure parlementaire la plus grande farce qui se puisse immaginer. Je veux me placer au point de vue choisi par les honorables membres de la droite pour discuter si le Canada se trouvera en état d'accomplir toutes ces grandes choses au cours des 25 ou des 50 années prochaines dont parlent nos adversaires. L'une des premières choses que j'ai entendues, à mon arrivée en ce pays, fut une affirmation qu'un conservateur éminent faisait à une réunion convoquée dans une maison d'école de l'Alberta; cet homme disait qu'il s'attendait à voir pousser l'herbe sur la voie du Grand-Tronc-Pacifique, tellement il ne croyait pas, même en 1904, qu'il fût possible de faire concurrence avec succès au grand œuvre du parti tory, le chemin de fer Canadien du Pacifique. Voilà ce que j'ai entendu de mes propres oreilles. Des gens qui avaient si peu de foi dans l'avenir de leur pays en 1904 pourraient fort bien se demander comment le Canada va organiser, sur une base efficace, la défenses de ses côtes. Nul d'entre eux n'entreprendra de résoudre ce problème. Je m'oppose encore à cette politique de contribution, parce qu'elle ignore les devoirs fondamentaux d'une nation. Je ne ferai pas de longs extraits de discours déjà prononcés, mais j'en lirai un, toutefois, non pas dans le désir malicieux d'établir un point contre l'honorable premier ministre, mais parce qu'il énonce la politique que le Canada devrait suivre et cela, dans des termes qu'on ne saurait rendre plus précis—et c'est mon cas surtout. Parlant à Halifax, le 14 octobre 1909, mon très honorable ami le premier ministre a donné une définition admirablement condensée des devoirs du peuple canadien tels qu'ils se présentent, si je ne me trompe, dans le cas qui nous occupe aujourd'hui. Ecoutons:

A sa dernière séance la Chambre des communes a énoncé une certaine politique se rapportant à la défense navale et sur laquelle les deux partis politiques sont tombés d'accord. Elle ne satisfaisait pas peut-être les aspirations de tous les conservateurs, mais nous sentions qu'il était de notre devoir direct de tenir autant que possible, au-dessus des attaques des partis politiques, une question d'une importance aussi vitale et d'une portée aussi étendue et d'en arriver au degré de dignité qui a marqué les rapports des partis politiques de la Grande-Bretagne avec les pays étrangers.

Reste à voir comment la présente administration mettra en vigueur la politique énoncée dans le projet de résolution dont j'ai parlé.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. CLARK (Red-Deer): Que les honorables députés gardent donc leurs "Très bien! très bien! pour la phrase suivante:

On doit, au moins, tenir compte d'un principe primordial, c'est-à-dire que nous devons faire servir, autant que possible, et dans une mesure raisonnable, une partie de notre matière première, du travail et de l'expérience de nos ouvriers à la défense navale de notre pays. A cet égard ne pouvons-nous pas espérer que tout cela donnera une grande impulsion à l'industrie de la construction de navires au Canada qui en est privé depuis si longtemps?

L'occasion se présente belle aujourd'hui pour la Nouvelle-Ecosse sous ce rapport. La Providence a fourni à cette province la matière première, les ouvriers nécessaires et la situation maritime, toutes choses qui sont essentielles au développement et à la production de chantiers maritimes servant à la construction de navires qu'on emploiera à la défense de notre littoral, ce sera la résurrection d'une industrie qui dans le passé a rendu fameux le nom de la Nouvelle-Ecosse par tout l'univers.

J'ai mis de côté un certain nombre de citations du discours de mon honorable ami le ministre du Commerce, toutes au même effet absolument. Mais en voici une qu'on n'a pas encore lue et dont la saveur est telle que ce serait dommage de l'oublier:

L'imagination peut à peine concevoir le volume du commerce qui attend des navires canadiens, manœuvrés par des Canadiens et le moyen prodigieux d'expansion et de bien-être que nous pourrons utiliser. Mais pour atteindre ce but, nous devons construire des navires en acier.

Malheureusement dans cette question de défense mon honorable ami suit l'attitude qu'il a tenue à propos du commerce; il s'en rapporte entièrement à son imagination. Il ne va pas au fond des choses et la conséquence, c'est que le commerce et la marine qui devait constituer la défense de notre pays disparaîtront, à moins que le très honorable premier ministre n'emploie d'autres moyens. Je n'ai pas lu ce paragraphe du discours de mon honorable ami pour m'en servir contre lui dans ce débat. Cette politique est aussi avantageuse aujourd'hui qu'elle l'était quand on l'a énoncée. Que mes honorables amis de la droite me permettent de leur poser ainsi la question: Il y a onze ans j'arrivais ici de la Grande-Bretagne, j'ai pris un homestead dans l'Ouest; de concert avec un cer-

tain nombre d'amis établis à l'endroit que j'avais choisi. J'ai travaillé de mon mieux à faire produire cette partie du sol canadien qui m'avait été octroyée. Avant mon arrivée en ce pays, j'avais pu voir souvent les grands chantiers de construction de navires établis sur la Tyne où je demeurais et sur la Clyde où je me rendais souvent; j'ai vu les ouvriers au travail, charpentiers, manœuvres, forgerons mettant en place les pièces de bois et les plaques d'acier. En ma qualité de Canadien, je demande à voir une activité pareille s'exercer au Canada; cultivateur de l'Ouest surtout, je réclame le droit de me prononcer fortement sur cette question. Dans l'un—sinon dans le dernier—des discours que feu sir Richard Cartwright a prononcés au Sénat, il a démontré, à ma satisfaction au moins, que l'Ouest du Canada gémissait sous le poids d'impôts de toutes sortes aujourd'hui. Nous devons acquitter notre part du coût de la construction de ces dreadnoughts qu'on enverra à l'étranger; ce seront les ouvriers et les cultivateurs du Canada qui devront fournir ces $35,000,000 et ce seront ces ouvriers et ces cultivateurs, non les millionnaires de Toronto, qui nous demanderont un compte sévère de notre administration.

Il existe un type détestable d'impérialiste qui nous arrive d'Angleterre et qu'on rencontre quelquefois dans notre pays. Je l'ai rencontré à bord des wagons de chemins de fer et dans les hôtels. C'est la politique financière de Lloyd-George qui lui a fait prendre la route du Canada. Je lui ai dit poliment quelques mots de la question des dreadnoughts. Il finit par me dire: "Oh! oui, nous allons avoir des dreadnoughts". Son appétit pour les dreadnoughts est en raison inverse de son appétit pour les terres et je crains fort qu'il n'ait son pareil à Toronto. Ces millionnaires ont beau jeu à parler impérialisme, mais ils s'adressent, dans le cas de la population de l'Ouest du Canada, à l'homme qui travaille le sol à seule fin de récolter assez pour subsister. Voilà un impérialisme dont je me passerais volontiers. Il me semble que c'est là un aspect de la question dont nous devons tenir compte. C'est le travail canadien que ce Parlement doit encourager; en remplissant cette tâche, nous nous attirerons les bénédictions et les vœux de bonheur de M. Winston Churchill, s'il faut en croire la partie du discours qu'on a lue hier et qu'il a prononcé au mois d'avril dernier.

Une autre objection contre cette politique, réside en ce fait qu'elle marque de nouvelles relations constitutionnelles entre le Canada et la mère patrie. On peut concéder que techniquement elle ne fait pas abandon de l'autonomie. Mon désir n'est pas d'avancer un seul argument déloyal sur ce sujet. En donnant la somme en question, on ne nous l'arrache pas; je suis d'accord avec le ministre des Postes sur ce point. Mais nous abandonnons ce qui est intimement lié à un gouvernement autonome, c'est-à-dire la faculté de dépenser l'argent. Nous abandonnerons la puissance de la bourse, et j'insisterai sur ce point auprès des membres soucieux de la Chambre, à quelque parti qu'ils appartiennent.

Mon honorable ami a fait allusion aux relations permanentes et constitutionnelles qui existent entre le Canada et la mère patrie. A ce sujet, je lisais l'autre jour un discours extrêmement intéressant que le premier ministre fit il y a dix ans dans la ville de Lindsay, discours instructif et intéressant au plus haut degré. Il y repassait d'une manière très similaire à celle de l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), l'histoire et le développement progressif du gouvernement autonome au Canada et il continuait en démontrant comment chaque pas effectué dans la voie de l'extension des libertés du Canada avait été suivi d'une recrudescence de loyalisme envers le vieux pays, comme résultat d'une liberté plus étendue. Peut-il se trouver quelqu'un pour soutenir qu'en votant une contribution qui doit être dépensée par l'amirauté anglaise, nous étendons notre gouvernement autonome? Quelqu'un peut-il prétendre qu'elle marquera un progrès dans nos relations constitutionnelles? Nous faisons là un pas en arrière. Comme je l'ai dit, ce ne sera pas là notre dernière contribution. Nous abandonnons le contrôle de nos dépenses. Un gouvernement autonome, non seulement ici mais en Grande-Bretagne, est largement associé au contrôle des finances. Pourquoi trancha-t-on un jour la tête d'un roi? Parce qu'il voulut s'approprier les deniers du peuple sans le consentement du parlement. Qu'est-ce qui perdit les treize colonies? Le fait que Lord North voulut approprier sans leur consentement de l'argent qui leur appartenait.

La troisième mesure ne me paraît pas bien meilleure, lorsqu'on propose que le Gouvernement et le Parlement du Canada envoyent en Grande-Bretagne, sans le consentement du peuple, une somme d'argent que lui appartient. Il y a là, dans tous les cas, un argument en faveur d'un plébiscite.

M. BORDEN: Pour prévenir toute méprise, mon honorable ami voudrait-il expliquer quels sont, dans le projet de loi, les mots sur lesquels repose son argument?

M. CLARK (Red-Deer): Je ne faisais pas allusion aux termes du bill, je parlais de la proposition elle-même.

M. BORDEN: L'argent doit être dépensé selon les conditions du bill. Ce sera là la loi; mais je ne sache pas qu'il y ait dans le bill un seul mot à l'appui de l'argument de l'honorable député.

M. CLARK (Red-Deer): Soit, je ne suis pas un grand jurisconsulte et je ne sache pas qu'il me soit besoin de répondre à l'objection de mon très honorable ami, car l'honorable député qui m'a précédé dans cette discussion a dit que ce n'était point là un point de droit constitutionnel, qu'il n'était pas question de mots, mais de $35,000,000.

M. BORDEN: Je désirerais faire observre à mon honorable ami, que d'après les termes du bill, l'argent doit être dépensé suivant les instructions du Gouverneur en conseil et non de l'amirauté.

M. CLARK (Red-Deer): Voilà qui aide bien peu mon très honorable ami, car, après tout, les navires qui doivent être payés avec notre argent seront placés sous l'autorité de l'amirauté. Je désirerais demander ceci au premier ministre. Est-ce, de toute façon, un mouvement vers le développement du gouvernement autonome sur quoi il a insisté dans le discours auquel j'ai fait allusion?

Je crois qu'il éprouvera des difficultés à convaincre le peuple canadien sur ce point. En outre, je désire exprimer l'opinion qu'une mesure par laquelle une portion quelconque des travaux publics du Canada, ou des ouvrages de défense, serait placée sous l'autorité de Downing Street, est hasardeuse et imprudente. Cela n'a jamais été fait; on ne l'a jamais tenté sans graves conséquences aux Etats-Unis; et les Canadiens, ont, dans le passé, combattu pour ce principe du gouvernement autonome, et pour lui aussi ils ont répandu le sang les uns des autres. Selon moi, nous entrons là dans un dédale dont personne ne peut entrevoir l'issue.

Je suis opposé à cette contribution, parce qu'elle est entièrement et absolument inutile au point de vue financier. De fait, à ce point de vue, elle est voisine du grotesque et de l'absurde, et je crois que mon opinion se trouvera justifiée par deux exemples très simples. Je crois que je ne me trompe pas en disant que le Royaume-Uni a actuellement placé au Canada, publiquement ou d'une manière privée, près de quatre cent millions de livres—deux milliards de dollars. La Grande-Bretagne,—je le sais par un discours de sir Edgar Speyer, de Londres, que j'ai lu—retire, une moyenne d'intérêt, de 5.2 p. 100 sur ces placements étrangers. Mais si vous mettez seulement 4 p. 100 sur ses placements au Canada, il s'ensuit que le pays paie annuellement à la Grande-Bretagne $80,000,000 d'intérêt par an. Il m'est arrivé quelquefois dans l'Ouest d'avoir des charges sur mes propriétés—Dieu merci, je suis maintenant libéré de ces affaires-là—mais pendant nombre d'années, j'ai eu à payer 5 p. 100 d'intérêt, et je sais qu'on ne perdait pas de temps à venir en encaisser les paiements. Nous envoyons actuellement quatre-vingts millions de dollars par an à la Grande-Bretagne sous forme d'intérêts sur ses placements; or, voici un autre fait de quelque importance: depuis l'arrivé au pouvoir du gouvernement Asquith, il y a quelques années, la dette nationale de la Grande-Bretagne a diminué de soixante-dix millions de livres, soit $350,000,000.

Nous sommes obligés d'emprunter chaque année à l'Angleterre, pour le développement strictement nécessaire de notre pays. Voici la Grande-Bretagne qui a deux milliards placés au Canada, qui, annuellement, retire chez nous, en intérêts, quatre-vingts millions de dollars; et on veut nous dire, en vérité, que pour maintenir haut le drapeau et conserver intact l'empire britannique il faut que nous fassions passer de l'autre côté de l'océan une misérable taxe de trente-cinq millions de dollars—misérable comparée à la somme que nous envoyons annuellement en Angleterre. Cette situation est un peu voisine du grotesque et de l'absurde.

Cette contribution entache le Canada d'un cachet d'infériorité que, pour ma part, je suis persuadé que le peuple ne supportera pas; et ceci m'amène pour un moment à l'argument du ministre des Postes. Quelquefois, je me demande pourquoi le premier ministre a amené, l'été dernier, le ministre des Postes de l'autre côté de l'océan. J'avais pensé que peut-être il l'avait pris avec lui comme un échantillon intéressant d'une espèce à peu près éteinte; mais lorsque le ministre des Postes revient ici faire un discours comme celui de l'autre jour, je vois que le premier ministre avait en vue un objet plus caché; c'était de faire du ministre des Postes un jingo consommé. Mais il n'y a rien de parfaitement achevé dans le jingoïsme du ministre des Postes; après tout, c'est seulement un jingo frugal, et par calcul. Et je dois dire que les calculs qu'il entreprend semblent être particulièrement mal choisis pour seconder la politique en faveur de laquelle son discours était fait. Le vrai jingo primitif avait quelque chose de noble. Si le ministre des Postes venait me trouver confidentiellement, je pourrais l'aider un peu dans son éducation; je serais heureux de lui apprendre quelques-unes des chansons de l'époque où saint Jingo surgit pour la première fois:

> We don't want to fight but by jingo if we do,

Le vieux Jingo primitif disait:

> We've got the men, we've got the ships,
> we've got the money, too.

Il y a là comme un cri de cœur, et qui ressemble davantage au jingoïsme de mon honorable ami de Brandon (M. Aikins). Il y a des variétés de jingos. Le ministre des Postes dit que nous n'avons pas les navires,

nous n'avons pas les hommes, mais que nous enverrons un don tardif, et que nous le ferons de la manière la plus économique, que nous recevrons de notre argent le meilleur rendement possible, dit-il. Pensez-y donc, si nous dépensions notre argent ici, d'après le ministre des Postes, nous serions obligés de faire venir des hommes d'Angleterre, nous aurions à les payer plus qu'en Angleterre; nous pouvons trouver en Angleterre des guerriers d'Angleterre à bon compte.

Quel noble type de jingo il personnifie! Il y avait encore une autre chanson qu'on chantait au temps ou le nom de Jingo surgit pour le première fois:

There is money in the country,

Ils sont toujours prêts, avec l'argent en Angleterre à faire la guerre:

And there's thunder in the air,

Le premier ministre a parlé de tonnerre dans sa péroraison:

And little Turkey's threatened by the great big Russian bear,
The British lion is looking on and waiting for a row,
That's what the people say in England.

Il y avait là quelque chose qui parlait du cœur, mais d'une façon ou d'une autre, le lionceau qui parlait l'autre jour n'avait pas le vrai rugissement. Il est possible qu'il ait emprunté quelque part une peau. Un peu plus tard, on chantait la chanson de Tommy Atkins, solliciteur distrait. Il n'y a rien qui ressemble à de la distraction chez le ministre des Postes, lorsqu'il se met en devoir de compter les cents qu'il est prêt à payer à ses marins.

Non, monsieur l'Orateur, cette combinaison n'aboutira pas. Le Gouvernement n'est au timon des affaires que depuis 15 mois et il doit son existence a une alliance qui par essence est instable. Il commence déjà à crouler, l'un de ses membres est parti, et le plus tôt l'autre s'en ira le mieux ce sera pour le cabinet. Je peux dire au premier ministre que s'il veut avoir un cabinet de vrais jingos il ne peut pas le constituer avec une marchandise semblable.

Cette politique entache les Canadiens d'une marque d'infériorité. J'écoutais les chiffres que mon très honorable ami (M. Borden) nous donnait: Il nous a dit que l'Angleterre versait chaque année pour une somme de $220,000,000 destinée au maintien de sa marine. Répartissez ce montant sur les 45,000,000 d'âmes qui peuplent les Iles Britanniques et vous trouverez que si j'étais en Angleterre je serais évalué à $5 par an comme sujet apte à combattre sur les mers. Mais au Canada, si vous répartissez $35,000,000 sur les 8,000,000 d'âmes qui forment notre population, vous trouverez que je suis estimé ici à $4.50 pendant une période indéterminée. Le premier ministre a-t-il de ses compatriotes une si piètre opinion qu'il les pense capables de se soumettre à un tel calcul? Pas du tout. S'il consultait le peuple au sujet de cette politique, ce fait seul le condamnerait, si du moins je comprends l'esprit canadien.

Et ce sont ces gens-là qui nous parlent de notre marine de pacotille! Tout ce que j'ai à dire c'est que, si nous avons amoindri la dignité de la nation en entreprenant de créer une marine de pacotille, je ne crois pas que vous la rehaussiez en demandant l'aumône. Mais l'avilissement financier de la nation canadienne n'est rien comparé à son avilissement moral, car non seulement je ne veux de quatre dollars et demi au Canada à des intervalles indéterminés comparativement à l'Anglais d'Angleterre qui vaut cinq dollars toute sa vie durant; mais, si le coup de poudre dont parlait l'honorable député éclatait, pas une seule goutte de sang canadien ne serait versée ni offerte. Voici ce que j'appelle l'avilissement moral que les Canadiens ne toléreront pas.

J'ai tenté d'exposer à la Chambre et au pays le plus brièvement possible les principaux inconvénients que je vois à cette politique de contribution. Je voterai pour l'amendement parce qu'il affirme le principe évident que ce que nous ferons en cette affaire, nous devons le faire à titre de Canadiens. Le premier ministre a parlé de la splendide organisation de la marine anglaise et je lui ferai observer qu'il a fallu un millier d'années pour obtenir ce résultat. On a commencé par des embarcations munies de rameurs et je dirai à ce sujet: Si nous ne pouvons avoir qu'un canot pour commencer, ayons un canot canadien. La gauche est unanime et nous nous tenons sur le même terrain qu'autrefois, sur le terrain où vous étiez vous-mêmes et où vous devriez être encore. Nous voulons que le Canada soit une nation sous un même drapeau, une nation dans l'empire, mais une nation quand même, ayant les droits, les aspirations et les devoirs d'une nation, ainsi que le courage et l'intention de s'acquitter de ces devoirs. Nous voulons que le Canada soit une nation par lui-même, comme la Grande-Bretagne ou tout autre pays formant partie de ce puissant empire. La Grande-Bretagne commerce là où elle veut et se défend elle-même. Nous voulons que le Canada ait le droit de commercer où il lui plaît sans que personne ose lui dire qu'il est déloyal. Nous voulons que le Canada ait le pouvoir et l'habileté de commencer dès maintenant à défendre ses côtes de concert avec les différentes parties du plus glorieux empire qui ait jamais existé. Nous sommes en faveur de cette politique, et nous croyons que la majeure partie du peuple canadien est avec nous, car c'est la seule politique qui assure la dignité de la nation, l'harmonie et le progrès de l'empire et la paix de l'univers civilisé.

M. CLARK (Red Deer).

M. H. H. STEVENS (Vancouver): Monsieur l'Orateur, en adressant la parole à la Chambre sur cet important sujet, je me réjouis surtout de voir que les députés de la droite n'ont pas à s'excuser auprès du pays, parce qu'ils n'ont pas fait ce qu'ils auraient pu faire, disait-on jadis.

Lorsque le premier ministre a soumis son projet, il y a huit jours, en livrant cet important problème à l'examen de la Chambre, il a parlé d'un ton qui s'est imposé à l'attention de la population canadienne, des habitants de l'empire et de plusieurs nations étrangères. Je crois pouvoir dire que sa parole a fait comprendre au peuple canadien et à la population de l'empire qu'un homme d'Etat exprimait des sentiments et énonçait des doctrines qui devaient s'imposer au bon sens des habitants de tout le pays. Toutefois, il était réservé au chef de l'opposition et à son habile lieutenant le représentant de Renfrew-sud d'introduire dans le débat des sentiments qui, à mon avis, sont indignes de personnes qui ont occupé et occupent encore un rang si élevé aux yeux de plusieurs citoyens du Canada. Ils ont aussitôt abaissé le débat au niveau de la politique mesquine des partis, et malgré notre désir de nous tenir éloignés de ce genre de politique, nous sommes forcés par cette circonstance même de réfuter quelques-uns des arguments des membres de la gauche.

Avant de le faire, je voudrais commenter un peu le discours de l'honorable préopinant (M. Clark). Comme d'ordinaire, il a lancé des traits d'esprit, des saillies et des plaisanteries pour amuser la Chambre. Celle-ci aime d'habitude à l'entendre pour se délasser de l'étude des problèmes graves. Il y a environ un an, après qu'il eût prononcé à Montréal un de ses discours mémorables sur le libre-échange, on a dit de l'honorable député qu'il se servait d'une espingole d'ancien modèle et de poudre noire et que cette arme causait beaucoup de bruit et de fumée, mais que les projectiles volaient dans toutes les directions. Le spectacle auquel nous avons assisté cet après-midi et ce soir confirme cette description de mon honorable ami. Ses arguments ont couvert un champ très étendu; il n'a pu s'empêcher de parler du commerce et de prononcer une homélie sur ce qui adviendra au commerce, et le reste. Je ne m'éloignerai pas autant du sujet et je m'efforcerai de m'en tenir à la question.

L'honorable député s'est plaint que celui qui l'avait précédé, le représentant de Brandon, ne s'était pas adressé aux membres de la gauche. Avant de finir mon discours, j'espère leur adresser certaines observations qu'ils aimeraient mieux n'avoir pas entendues.

En réalité, tout le burlesque du discours prononcé l'autre soir par le représentant de Renfrew-sud est résumé dans les quelques mots de sa péroraison. Le reste de son discours était une diatribe à l'adresse du chef du Gouvernement et de ses collègues et des extraits de certains discours détachés du texte comme ils l'ont jamais été et comme ils n'étaient pas destinés à l'être. Il est parfaitement clair que l'intention des membres de la gauche, dans leur affolement est de tenter d'induire la population canadienne en erreur en dénaturant les paroles des députés de la droite.

Le représentant de Red-Deer et d'autres orateurs de la gauche nous ont dit à maintes reprises que les liens qui unissent leurs frères sont des liens sentimentaux. A vrai dire, d'après la politique de l'ancien ministère libéral, les liens de l'empire n'ont été, dans une circonstance ou deux, que des liens de pur sentiment. Je démontrerai que, de 1902 à 1911, les membres de la gauche ont eu connaissance d'un certain état de choses, mais qu'ils n'ont rien fait, de sorte que, en ce qui les concerne ce ne sont que des liens sentimentaux. En ce qui a trait à la population canadienne et aux orateurs de la droite, nous exigeons que ces liens de l'empire soient plus apparents, plus durables et plus réels.

Le député de Red-Deer a aussi déclaré que notre rôle dans la défense de l'empire sera de défendre nos côtes—que notre tâche sera accomplie dès que nous aurons fait cela. L'intention de la gauche est apparemment de baser ses raisonnements sur cette prétention que j'examinerai plus tard en détail.

Nous avons été sévèrement blâmés parce qu'on a dit que les circonstances sont critiques et exigent une solution immédiate de ce grave problème, et le représentant de Red-Deer a cité des paroles que l'honorable Winston Churchill prononçait en 1909. Il le dépeint comme un grand philosophe. Je ne rapporterai pas ces propos, car la Chambre se les rappelle. Il a ajouté qu'à ce moment-là lord Roberts avait dit des choses qu'on lui avait reprochées plus tard. Je ferai observer à la députation que depuis deux mois l'honorable Winston Churchill a corroboré les dires de lord Roberts et que bien qu'en 1909 il ait déclaré la tendance à accroître les armements, il a admis la nécessité en 1912 et c'est aujourd'hui l'un des hommes les plus remuants de la Grande-Bretagne, sous ce rapport.

En 1909, comme le mémorandum soumis à la Chambre le fait habilement observer, les autorités anglaises ont fait une tentative sérieuse pour diminuer le progrès des armements; elles ont réduit leurs propres dépenses, mais l'on a constaté que d'autres puissances augmentaient les leurs à tel point qu'il y a un an environ, les autorités

anglaises ont vu que ce moyen était absolument inutile et qu'elles ont accru leurs armements pendant la présente année.

La fédération impériale, nous dit-on, présente des difficultés pour la population canadienne, et la gauche, surtout le chef de l'opposition, a reproché au chef du Gouvernement d'avoir laissé entendre qu'il est possible de résoudre ce grand problème. Je prends pour acquis que c'est le propre d'un homme d'Etat d'envisager et de résoudre les problèmes difficiles, plutôt que de s'en désintéresser parce qu'ils offrent des inconvénients. En ce qui me concerne, j'accueille avec joie la tentative qui a été faite de jeter les bases sur lesquelles s'élèvera un jour la fédération impériale.

On dit que ce serait porter atteinte à notre autonomie et rétrograder. Je nie entièrement cette conclusion. La fédération des possessions d'outre-mer qui ont pris rang au nombre des nations de l'empire, leur fédération sous une autorité commune, en ce qui concerne les affaires internationales et la défense est devenue absolument nécessaire, et ce problème doit être résolu, ou bien l'empire doit être démembré.

Je désire m'occuper quelques instants de la fameuse résolution que la gauche a mis de l'avant avec tant d'instance, s'en servant pour dénaturer l'attitude du ministre du Commerce. Je n'ai aucun doute que, lorsqu'il prendra la parole pour expliquer sa conduite au sujet de cette résolution, le ministre du Commerce saura se défendre, comme la gauche sait qu'il est en état de le faire. Mais examinons sommairement cette fameuse résolution et rapprochons-la de certains commentaires faits à ce moment-là par le chef du Gouvernement et de l'attitude du ministère. Il y a un paragraphe qui déclare que:

Cette Chambre reconnaît pleinement le devoir qui incombe à la population du Canada... de prendre une plus large part des responsabilités de la défense nationale.

On nous accuse aujourd'hui de travailler contre les intérêts du Canada parce que nous voulons adopter le premier article de cette résolution affirmant qu'il est de notre devoir d'assumer notre propre fardeau, notre propre responsabilité en rapport avec la défense nationale. La résolution dit:

La Chambre réaffirme l'opinion que, étant donné les relations constitutionnelles existant entre la mère patrie et les colonies autonomes le versement au trésor impérial d'une contribution déterminée pour des fins navales et militaires, ne constituerait pas, en ce qui concerne le Canada, une solution satisfaisante du problème de la défense.

Nous convenons tous de cela. Il a toujours été admis que l'on ne veut pas créer un précédent en faveur de contributions monétaires. Celle-ci n'est pas une contribution monétaire; c'est simplement le mode le plus effectif d'exprimer la volonté du peuple dans la circonstance présente. Permettez-moi de citer les paroles que prononçait le chef du gouvernement dans cette Chambre l'autre jour:

M. STEVENS.

En soumettant cette résolution, il faut se rappeler que nous n'entreprenons pas ou ne commençons pas la pratique de contributions régulières ou périodiques.

Je désire réfuter absolument les tentatives persistentes que l'on a faites jusqu'à présent pour faire croire au pays que nous agissons contrairement à la déclaration de l'honorable premier ministre.

Laissez-moi examiner maintenant la résolution proposée en amendement par l'honorable chef de l'opposition.

Je ne la lirai pas en entier, mais seulement un paragraphe ou deux.

Que toute mesure d'une aide canadienne à la défense navale de l'empire qui ne comprendrait pas une politique permanente de participation au moyen de navires, possédés, équipés et entretenus par le Canada et ne pourvoierait pas à leur construction autant que possible en Canada, ne serait pas une expression adéquate ou satisfaisante des aspirations du peuple canadien au sujet de la défense navale, et ne représenterait pas la part raisonnable que devrait assumer le Canada dans le maintien des forces navales de l'empire.

Essayons d'interpréter ce paragraphe à l'aide des paroles mêmes prononcées en différentes circonstances par le très honorable député lui-même. Je donnerai d'abord un extrait d'un discours prononcé en 1909:

Nous avons fait beaucoup pour la défense, bien que peut-être pas autant que nous aurions dû faire. A la conférence de Londres, en 1902, nous avons déclaré que nous avions entrepris de développer nos propres défenses par terre et par mer. En ce qui concerne les défenses de terre, nous avons fait plus que notre devoir.

Il continue:

Sous le rapport de la défense du pays sur mer j'admets que nous sommes en arrière de notre temps. Engagés comme nous le sommes dans de grandes entreprises pacifiques, nous avons retardé et ajourné le développement de notre flotte, mais je dis comme mon honorable ami que nous devons accomplir aussi cette tâche, et l'accomplir sans retard.

En 1902 l'honorable chef de l'opposition prenait part à une conférence des colonies à Londres. Il nous dit qu'à cette conférence qu'on a discuté la question de la défense impériale et que l'amirauté a fait certaines propositions. Mais jusqu'en 1909 on a rien fait absolument, et pas davantage entre 1909 et 1911. En 1909 l'amirauté proposait que le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande créent respectivement une escadre composée d'un grand croiseurs et de trois petits croiseurs.

Ce devait être la base de la protection des possessions d'au delà des mers. On proposait que ces untés fussent stationnées sur l'océan Pacifique, afin de pouvoir coopérer en cas de besoin. Le très honorable chef de l'opposition ne voulut aucunement entendre parler de cette proposition. Les honorables membres de la gauche nous accusent aujourd'hui de ne pas écouter la proposition même de l'amirauté; ils nous accusent d'imposer notre politique à l'amirauté. Mais en 1909, le chef de l'opposition, appuyé par tous ses collègues, rejeta absolument les conseils de l'amirauté. Ils sont retournés en Angleterre et lui ont demandé ce que l'on pourrait construire pour la somme de £600,000 ou £400,000. Lorsqu'on les eut renseignés, ils commandèrent la construction de quatre petits croiseurs, du type léger, tout à fait insuffisants pour les fins auxquelles ils étaient supposés devoir servir, c'est-à-dire la défense de nos côtes,—c'était de simples éclaireurs. Ils refusèrent d'accepter la proposition du navire principal dans l'escadre, le grand croiseur. Ils proposèrent de diviser cette force navale entre l'Atlantique et le Pacifique, et le résultat fut que la proposition de l'amirauté fut entièrement rejetée, et que la politique à adopter n'était d'aucune utilité pour la défense de l'empire. La résolution a été votée dans le mois d'août 1909. Les soumissions ont été demandées en février 1910, ouvertes dans le mois de mai suivant, et rien n'a été fait ensuite.

Il y a quelques instants l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a soulevé les applaudissements et les rires de ses collègues en parlant de la marine australienne. Il voulait donner à entendre aux membres de ce côté-ci de la Chambre que le gouvernement libéral avait proposé une politique semblable à celle de l'Australie ce qui est absolument inexact; les ministres d'alors n'ont rien proposé, ils ont repoussé cette politique. Qu'ont fait les Australiens? La conférence avait lieu en 1909.

Les Australiens acceptèrent l'avis de l'amirauté et dans la même année commencèrent la construction de trois torpilleurs, dont deux furent terminés en 1910. Dans la même année ils commencèrent la construction d'un croiseur d'escadre de 18,800 tonneaux, qui vient justement d'être terminé. Et en 1911 l'Australie commença la construction de trois autres croiseurs qui viennent tous d'être terminés. L'Australie a donc son unité complète, tandis que le Canada a, quoi? Absolument rien. La politique que l'honorable député proposait n'a pas été mise en pratique.

Je veux maintenant examiner un instant la sincérité des honorables membres de la gauche et spécialement celle du chef de l'opposition au sujet de la défense impériale. On a parlé beaucoup de loyalisme, et je ne sais pas pourquoi les honorables membres de la gauche affirment toujours qu'ils sont loyaux. On dirait qu'ils sont tenus de nous rappeler continuellement leur loyalisme à l'empire anglais. Admettons cependant pour le moment qu'ils sont loyaux et analysons pendant quelques instants quelques-unes des déclarations qui ont été faites pendant ce débat, et comparons-les avec leurs déclarations pendant les dix dernières années.

On a dit qu'il n'y avait pas d'urgence dans le moment. Qu'entend-on par urgence? L'honorable député de Rouville a eu souvent recours au dictionnaire pour trouver la définition juste du mot "urgence", mais je veux lui donner une définition qui est officielle de ce côté-ci de la Chambre en tant que la loi navale de 1910 est concernée. Cette définition dit que l'urgence signifie guerre, invasion ou insurrection. En d'autres mots, qu'en autant que le Canada est concerné, nous ne devrions absolument rien faire à moins que la guerre, l'invasion ou l'insurrection fût réellement à nos portes. Mais il y a une autre définition de l'urgence qui, je crois, s'applique très bien aux honorables membres de la gauche; c'est celle-ci: Sortir de sa cachette ou de son inaction.

Il est temps que le Canada sorte de sa cachette ou inaction sur la question de la marine. Je veux citer un court paragraphe de la loi navale de 1910 qui dit:

> Dans un cas d'urgence, le Gouverneur en conseil peut mettre le service naval canadien à la disposition de Sa Majesté pour le service général dans la marine royale, etc.

Partout dans la loi que les honorables membres de la gauche ont fait voter par cette Chambre on tient une main sur la marine canadienne, et je vais vous montrer, à l'aide des discours mêmes du très honorable chef de l'opposition que sa conception d'une marine canadienne de même que celle de ses partisans, de ceux qui approuvent ses opinions, est que cette marine doit être entièrement sous la direction du Gouvernement canadien, et qu'elle ne devra prendre part à une guerre que lorsque le gouvernement du Canada lui en donnera l'ordre. L'honorable chef de l'opposition a déclaré que lorsque l'Angleterre était en guerre nous l'étions aussi, mais il ne s'ensuit pas parce que nous serons en guerre, nous devrons prendre part au conflit. En ce qui concerne l'Angleterre, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique du Sud ou le Canada, ces pays ne sont pas en guerre à moins d'être envahis ou à moins qu'une insurrection se produise chez eux.

L'honorable chef de l'opposition a dit cela dans le débat de 1909:

> Maintenant on dira peut-être que la défense qui est le devoir de toutes les nations est une question à l'égard de laquelle toutes de-

vraient avoir une aspiration commune. Oui, je le reconnais; mais, d'autre part, les jeunes nations filles de l'Angleterre ont insisté pour que même à l'égard de cette question de la défense, on leur laissât pleinement leur autonomie locale.

En d'autres mots en ce qui concerne le Canada, nous allons conserver dans son entier notre autonomie locale.

Je ne crois pas que la chose soit possible lorsqu'il est question de défense impériale. Plus loin, l'honorable chef de l'opposition disait:

Je n'hésite aucunement à affirmer que la suprématie de l'empire britannique est chose absolument essentielle, non seulement pour le maintien de cet empire, mais pour la civilisation universelle. Je n'hésite pas à dire que la suprématie de l'empire anglais sur les hautes mers doit être maintenue à son plus haut degré.

Quelle contradiction! Dans une partie de son discours, il nous dit que nous devons conserver entière notre autonomie, tandis que dans une autre partie il dit que le salut de l'empire anglais dépend entièrement de la suprématie de la flotte anglaise! En 1899, la guerre des Boers éclata. Les différentes parties de l'empire anglais offrirent immédiatement d'envoyer des troupes pour aider à la mère patrie. Au Canada, la question fut débattue et discutée dans les journaux et dans cette enceinte, et l'honorable Sir Charles Tupper, alors chef de l'opposition, insista fortement pour que le premier ministre fît quelque chose. Et qu'arriva-t-il? Le 31 juillet, la Chambre vota une résolution de sympathie pour la mère patrie au sujet de la guerre des Boers.

Le " Globe " du 4 octobre 1899, dans une interview, fit clairement connaître l'attitude d'alors de l'honorable chef de l'opposition, sur le devoir du Canada, lorsque l'empire était en guerre. Il lui faisait dire:

Les troupes canadiennes doivent servir à la défense du Canada.

Je vous demande, monsieur l'Orateur, de comparer cette déclaration avec celles au moyen desquelles les honorables membres de l'opposition cherchent à faire croire au peuple qu'en matière de guerre nous ne faisons qu'un avec l'empire. Puis il continue, parlant toujours de la guerre des Boers:

Le Canada n'est pas menacé, et bien que notre désir serait de fournir des troupes, je ne vois pas comment nous le pourrions sans que le Parlement nous accorde de l'argent. C'est pour cela que nous n'avons pas offert de contingent canadien aux autorités impériales.

Voilà encore une fois, clairement et nettement exprimée, l'attitude d'alors du très honorable leader de l'opposition en matière de défense impériale. Le "Globe", excellent organe libéral, je pense, a publié l'entrefilet de rédaction suivant:

En somme le Gouvernement se trouve dans cette situation, de n'avoir rien fait, et de n'avoir rien à dire ni dans un sens ni dans l'autre.

Ainsi le très honorable leader de l'opposition, à cette époque, était d'avis que les troupes canadiennes et l'argent des Canadiens devaient être réservés pour la défense du Canada, bien que depuis plus de cent ans nous eussions joui de la protection de la flotte anglaise.

Pour les citations que je vais faire maintenant des paroles de l'honorable leader de l'opposition, je ne me reporterai pas aussi loin en arrière que 1899; je me contenterai de rapporter les observations faites par le très honorable gentleman, à Ottawa, au mois d'août 1912. Lors d'un banquet donné au Château Laurier, en l'honneur de sir Arthur Lawley et d'Arthur Grenfel, auquel assistait le très honorable leader de l'opposition, ainsi que d'autres hommes en vue, s'intéressant à la prospérité de l'empire, il s'exprima ainsi:

Le Canada n'a qu'un voisin, et avec ce voisin nous sommes en paix depuis cent ans.

C'est-à-dire que le Canada, dans sa pensée, n'a pas à se préoccuper de ce que font les autres parties de l'empire, non plus que des relations de la Grande-Bretagne, ou disons de l'Australie, avec leurs voisins Quant au Canada, du moment qu'il vit en paix avec ses voisins, le reste ne lui importe guère.

Puis au sujet des armements des pays européens, le très honorable leader de l'opposition s'exprima comme il suit:

Dieu merci, sur ce continent américain, nous n'avons pas eu à nous occuper de cela. Allons-nous nous engager dans cette folle course, ou allons-nous continuer à régler nos différends par voie d'arbitrage? C'est une question que nous voudrions régler ici.

Allons-nous continuer à régler nos différends par voie d'arbitrage? a demandé le très honorable gentleman. Mais je le demande à mon tour à mes collègues de la députation: Qu'est-ce donc qui nous a mis à même de régler nos différends par le recours à l'arbitrage? C'est grâce uniquement au prestige de la Grande-Bretagne que le Canada a pu le faire. Et cependant le très honorable gentleman n'hésite pas, dans une circonstance où ses paroles vont faire le tour de la presse canadienne, à demander au peuple canadien si nous devrions contribuer quelque chose pour la défense de l'empire, ou continuer à régler nos différends par le recours à l'arbitrage. Puis il reprend:

Vous ne rêvez (s'adressant aux représentants de la métropole) que d'armements, et vous y appliquez la moitié de vos revenus. Nous rêvons de chemins de fer et de canaux.

En d'autres termes, nous ne sommes plus du tout de cœur et d'esprit avec vous, lorsqu'il s'agit de la défense de l'empire:

Ce que l'empire britannique pourrait faire de mieux serait de vivre suivant les principes de l'autonomie.

Voyons rapidement ce que le très honorable gentleman entend par là. Tous les membres de la gauche qui ont pris la parole sur cette question ont insisté sur ce point, qu'il faut maintenir intact le principe d'autonomie? Qu'entendent-ils par ce principe d'autonomie? Si j'y comprends quelque chose, ils entendent non seulement le self-government en matière interne, mais le self-government, l'autonomie en matière impériale. C'est-à-dire que si l'empire se trouve engagé dans quelque démêlé avec une autre nation, cela ne nous regarde aucunement tant que nos intérêts immédiats, notre territoire propre, n'en souffrent pas.

Ailleurs le très honorable leader de l'opposition s'est exprimé ainsi:

Nous ne pouvons être engagés dans une guerre que de deux manières, savoir l'invasion du pays par l'étranger, ou la décision du Parlement canadien.

Encore l'autre jour le très honorable gentleman a répété les mêmes paroles. Puis je vois dans le compte rendu des débats de 1909, colonne 7626, au cours du débat sur la marine, que le très honarble gentleman répondant à une question du très honorable premier ministre actuel, s'est exprimé ainsi. La question était la suivante:

Supposons qu'un navire canadien rencontre un navire ennemi sur la haute mer, que fera-t-il?

Voici quelle fut la réponse du très honorable leader de l'opposition:

Je ne sache pas qu'il ait à engager le combat.

Nous avons ces jours derniers prêté l'oreille à mainte diatribe de l'honorable représentant de Renfrew-sud (M. Graham) contre le gouvernement et les membres de la droite au sujet de la guerre. On serait porté à croire que l'honorable député de Renfrew-sud fût le seul disposé à la lutte, politique ou autre. Si j'en crois mon souvenir, il est plutôt disposé à fuire la lutte politique, et pourtant il s'est lancé dans des diatribes contre des membres de la droite nous reprochant d'éviter le combat, sous prétexte que nous laissions à l'Angleterre le soin de recruter l'équipage des navires dont nous lui faisons don. Puis le très honorable gentleman continue de répondre:

Je ne sache pas qu'il ait à engager le combat. Il n'aurait pas à le faire tant que le Gouvernement dont il relèverait n'aurait pas décidé de l'envoyer de l'avant.

Quel avantage l'empire retirerait-il de la création d'une flotte canadienne, si on ne lui permettait pas de prendre part aux guerres de l'empire, d'aider à la défense de l'empire, avant d'avoir consulté le Parlement et débattu la question dans cette enceinte? Avec une opposition composée comme celle-ci, je pense qu'on nous garderait longtemps à discuter avant de permettre l'achèvement d'une loi autorisant ces navires à aller de l'avant.

On a soulevé une objection sur le recrutement des équipages sur les navires que nous fournissons. On nous a reproché de vouloir nous soustraire à notre devoir en ce qui regarde l'équipement de la marine canadienne, et le projet d'amendement proposé par ces honorables députés de la gauche a pour objet de capter les suffrages des habitants sans défiance de la côte du Pacifique. Ces messieurs savent parfaitement que, sous le régime de leur propre loi, nous restons absolument sans protection sur la côte de la Colombie-Anglaise. Ils n'ignorent pas que le gouvernement anglais a dû rappeler dans les eaux anglaises les navires de guerre qu'il avait là-bas, et cela parce qu'il en avait un plus grand besoin chez eux; de là cette proposition destinée à jeter de la poudre aux yeux de la population de la Colombie-Anglaise. Tout d'abord, il faut juger les hommes d'après leurs actes, et appliquant ce précepte au cas de ces honorables députés de la gauche, on sait assez ce qu'ils ont pu faire, lors de leur passage au pouvoir, pour la protection des pêcheries de la côte du Pacifique. On est à même de juger par là de la difficulté qu'on aurait à recruter un équipage quelconque sur la côte en question. Il y a dix ans, nous avions 10,000 blancs engagés dans l'industrie de la pêche. Comme on sait, les équipages de navires de guerre se recrutent invariablement chez les populations de pêcheurs. L'autre jour, on nous a fait l'éloge des pêcheurs de la côte de l'Atlantique, et je reconnais qu'ils nous fournissent un excellent fond pour le recrutement d'une marine de guerre; mais sur la côte du Pacifique, aujourd'hui, au lieu des 10,000 pêcheurs blancs d'autrefois, que nous reste-t-il? Sauf trois ou quatre cents, ils ont tous été remplacés par des Japonais. Où se proposent-ils de recruter des hommes pour la marine? J'ai suggéré naguère qu'ils songeaient à faire venir l'amiral Togo et ses hommes, et, si j'en juge par le programme de ces honorables députés de la gauche, c'est apparemment la ligne de conduite qu'ils voudraient suivre.

J'aimerais à faire connaître les conséquences de cette politique sur les conditions sociales chez nous. En premier lieu,

les Japonais qui font actuellement la pêche sur la côte du Pacifique en ont dressé la carte détaillée. Les cartes qu'ils ont sont plus complètes que celles de l'amirauté. Aucun havre, aucune baie, rien ne leur a échappé. Quelques-uns de leurs réservistes les plus compétents de la marine, officiers ou marins, sont constamment à faire cette besogne, toujours sous l'empire du régime établi par ces honorables députés de la gauche à l'égard des Japonais. Depuis l'Alaska jusqu'au cap Horn, tous les points stratégiques de quelque importance sont, à l'heure qu'il est, occupés par des Japonais.

Il en est de même des îles Charlotte, des îles Aléoutiennes, des îles Hawaï, du Mexique, du Chili et du Pérou; partout où il se trouve un point stratégique de valeur il est entre les mains des Japonais, en grande partie à la faveur du régime établi par ces honorables députés de la gauche. Notre côte du Pacifique est exposée. Le présent projet d'amendement a pour but de faire croire aux habitants de la Colombie-Anglaise que l'opposition va leur assurer une plus ample protection.

Je tiens à dire que quant à nous nous saluons avec plaisir, enthousiasme et confiance le programme du très honorable premier ministre. Cette mesure, dans les termes où elle est présentée à la Chambre, assure la suprématie de la marine impériale, et c'est là un facteur des plus décisifs au point de vue de la paix universelle. Si cette suprématie était menacée ou diminuée dans la moindre mesure, notre danger serait trois fois plus grand. L'autre jour le très honorable leader de l'opposition déclarait, que dans le cas de guerre, nous jouirions, sous le régime établi par ces messieurs de la gauche, de la protection d'une flotte puissante faisant la police de l'Atlantique et du Pacifique. Je le demande à mes collègues de la députation, quelle crainte les Japonais éprouveraient-ils à la vue du "Rainbow" sortant du port d'Esquimalt pour les rencontrer sur la haute mer. Leur programme ne devait recevoir son exécution définitive qu'en 1917; mais même en supposant que dès aujourd'hui il fût réalisé, quel éclat de rire n'aurait-il pas provoqué par tout l'univers, en tant que moyen de protection de notre littoral, considérant surtout que cette marine aurait été une marine neutre, on ne saurait prétendre le contraire. On se serait moqué de nous tout simplement, tandis que le programme soumis par le Gouvernement actuel fait savoir au monde entier que le Canada lie étroitement ses intérêts à ceux de l'empire, et, d'autre part, la marine impériale se trouve renforcée de trois navires les plus puissants qu'il soit possible de mettre à flot.

L'honorable député de Red-Deer nous a fait tout un petit sermon sur le sujet. Ce que l'Angleterre demande, dit-il, c'est notre

appui moral. Or, cela consistait pour ces honorables députés de la gauche à aménager une misérable marine de onze millions pour les côtes tant de l'Atlantique que du Pacifique. Tel est l'appui moral qu'ils sont en état de fournir. Nous, de notre côté, proposons de contribuer sur-le-champ trois "dreadnoughts" du coût de 35 millions placés sous la direction et les ordres du gouverneur en conseil, pour participation active dans toute guerre, offre faite sans restriction ni condition aucune.

Mon honorable ami affirme qu'il n'y a pas urgence, que les conditions ne sont plus les mêmes qu'en 1909. Il dit qu'il y avait alors une explosion de chauvinisme; mais il remercie le ciel de ce que les nuages se sont dissipés. Me permettra-t-il alors de lui demander pourquoi son parti triple la somme qu'il projetait de dépenser en 1909, puisque la situation est moins menaçante aujourd'hui qu'elle ne l'était dans le temps? En 1909, le très honorable chef de l'opposition et son habile lieutenant le député de Red-Deer proposaient de contribuer à la défense du Canada pour une somme de $11,500,000 seulement. Vous ne faites pas assez, viennent-ils nous dire aujourd'hui; nous, nous donnerons 35 millions, et, tout d'une haleine, ils ajoutent cependant que le danger est moindre. C'est là une contradiction absolument inexcusable.

Reste la question d'équiper cette flotte. La politique qu'on nous a proposée en 1909, politique non réalisée, si ce n'est que par l'achat de deux navires démodés; cette politique, dis-je, aurait exigé la présence de deux milles marins sur les bateaux de la flotte que l'on avait projeté de construire. Qu'a-t-on pu faire cependant? Il y a, je crois, à bord du Niobé, trois cent soixante-cinq matelots, et cent vingt-cinq à cent trente sur le Rainbow. C'a été tout ce qu'on a pu trouver de marins exercés pour garnir des bateaux qui en auraient exigé deux mille, dans le cas où le projet aurait été mis à exécution. M'est avis que la politique de nos adversaires témoigne d'un bout à l'autre de leur peu de sincérité.

Une autre affaire sur laquelle je désire appeler votre attention, c'est que, pendant la conférence impériale de 1903, quand cette question s'est présentée, l'amirauté anglaise a fait entendre au très honorable chef de l'opposition, alors premier ministre, que le Canada devait faire certaines choses. J'ai déjà montré comment cet avis avait été repoussé. La contribution par tête à la défense navale de l'empire était à l'époque comme il suit: la Grande-Bretagne 15s.; la Colonie du Cap, 1s 10d.; l'Australie, 1s ¾ d.; le Canada, rien; le Natal, 10s. 9d.; Terre-Neuve, 3s. un tiers d.; la Nouvelle-Zélande 1¼ d. Comme on le voit, toutes les parties de l'empire participaient alors à sa

défense. La chose a été proposée à notre premier ministre de l'époque, mais il a absolument refusé de faire quoi que ce fût, bien que le Canada l'eût envoyé là-bas avec mission d'accéder à une certaine forme d'assistance. Depuis, et jusqu'en 1909, le Gouvernement n'a jamais remué d'un doigt. En 1909, cependant, ils se virent contraints d'agir, quoique, jusque-là, ils n'eussent absolument rien fait pour élucider l'aspect pratique de la question, et tout leur programme, comme je l'ai dit, se limite, dans ses résultats, à deux vaisseaux démodés, qui sont la risée du monde. En présence de cette attitude et de cette conduite, je vous demanderai, monsieur l'Orateur, si vous pouvez bien reconnaître quelque sincérité au très honorable chef de la gauche et à ses partisans.

Je désirerais ajouter un mot ou deux sur la nécessité de la politique qui nous est présentement soumise, et, en le faisant, je citerai quelques chiffres. L'honorable député de Red-Deer nous a dit, sur un ton dégagé, que le commerce allait suivre sa propre voie. Il conseille au très honorable chef du Gouvernement de ne pas se tourmenter à ce sujet; puis, de cette voix hautaine qui le distingue et avec cette sagesse profonde qui date de son étude de Cobden, il y a un quart de siècle, et qu'il n'a pas corrigée jusqu'à présent, a fait à la Chambre un sermon sur la question du commerce. Je ne suis pas encore très âgé, mais il me semble que mon honorable ami s'est arrêté dans son évolution, dans sa connaissance des choses du commerce il y a vingt-cinq ans, aucun progrès, car tous les discours que je lui ai entendu prononcer, et je lui en ai entendu prononcer beaucoup, sont absolument les mêmes du commencement à la fin. S'il connaît tant soit peu l'économie politique, et s'il veut imposer à la Chambre son autorité en ces matières, il devrait savoir que le commerce de l'Angleterre a toujours marché de pair avec sa marine, et qu'il en a été de même en Allemagne. Il sait parfaitement qu'au fur et à mesure des progrès du commerce et de la puissance d'un peuple, il faut à ce commerce une protection qui réponde à son développement.

Avoir de belles théories et dire que l'on espère voir bientôt le jour où les armements seront considérés comme chose absurde; dire que dans vingt ans d'ici, nous comprendrons la folie à laquelle nous nous abandonnons aujourd'hui, tout cela est fort bien, mais, pour le moment, ce sont des faits, des hommes et des nations que nous avons à envisager, et non pas des théories.

J'offre à la considération de la Chambre le tableau que voici. Il indique pour chaque pays la force de ses armées de terre et de mer, et le tonnage de son commerce. La comparaison entre l'état des armées de terre et de mer de la Grande-Bretagne et celui des autres pays présente quelque intérêt.

Pays.	Marine de guerre.					Marine Marchande.		Armées de terre.		
	Croiseurs cuirassés.	Croiseurs.	Autres.	Officiers.	Marins.	Plus de 10,000 tonnes.		Temps de paix.	Temps de guerre.	Dépenses en temps de paix.
						Vaisseaux.	Tonnage.			
*Autriche	19	12	105	825	18,500	2	28,567	386,800	3,560,000	£14,370,000-1910
France	52	12	344	2,426	60,000	15	203,170	606,294	3,630,000	34,872,198-1910
Allemagne	54	48	224		66,000	45	838,720	1,056,000	4,360,000	
Japon	36	21	145	2,072	46,000	4	72,351	800,000	1,500,000	
Etats-Unis	57	16	116		60,217	9	115,398	100,000		
	218	109	934	5,333	250,717	75	1,258,206			
Anglais	110	104	441		137,500	145	2,024,490	323,826	500,000-700,000	
Autres pays.										
Turquie	8	5	22					390,000		
Italie	28	9	187		33,500			270,000	3,380,203	
Russie	28	8	126		50,000			1,424,000	4,547,000	
Chine		11	14							
Brésil	6	10	39							
Argentine	9	9	65	763	18,558					

* Avec 140 milles de côtes seulement.

On peut constater d'après cette déclaration que le tonnage de plus de 10,000 tonnes de l'empire britannique dépasse quelque peu deux millions de tonnes, et que le tonnage de tous les autres pays collectivement atteint un peu plus de la moitié de ce chiffre, et cependant ces pays ont des armées figurant vis-à-vis de la nôtre dans la proportion de dix à un, et leurs marines militaires réunies dépassent de beaucoup la nôtre. J'en déduis qu'en ce qui concerne notre marine, elle est puissante, mais pas trop puissante pour protegér notre commerce, au regard de la protection dont jouit le commerce des autres nations. Par contre nous avons une armée de terre très faible: la Grande-Bretagne, depuis cinq ans, a réduit son armée de 86,000 hommes.

J'ai une observation à présenter sur certains faits intéressants relativement au " Niobe " et au " Rainbow ". L'effectif complet du " Niobé " était de 701 hommes et la moyenne à bord était d'environ 400 hommes, pour les derniers dix-huit mois; l'effectif complet du " Rainbow " était de 253 hommes et le minimum d'effectif—à bord, de 125, la moyenne étant d'environ 175 hommes à bord, chaque mois. L'on constatera donc que pendant les deux ou trois ans que la marine militaire de sir Wilfrid Laurier a fonctionné son gouvernement a été impuissant à maintenir l'effectif de deux petits navires-jouets, que nous avons sur nos côtes.

M. ARMSTRONG (Lambton-est): Combien compte-t-on de déserteurs?

M. STEVENS: Les déserteurs se chiffrent à 193. L'équipement de ces navires est une question d'ordre économique: on le sait, la demande actuelle de main-d'œuvre au Canada est très forte, et il est excessivement difficile de recruter des hommes pour le service de l'armée et de la marine. L'expérience acquise par le leader de l'opposition et par son gouvernement dans cette affaire devrait suffire pour démontrer au delà de tout doute que la fourniture d'équipages à la marine, est un grave problème en ce moment, et qu'il faudra des années pour le résoudre. Mais, l'honorable député de Renfrew-sud nous dit que nous déprécions la cirilité des Canadiens en disant qu'ils ne voudraient pas se battre pour l'Empire. De fait, ce sentiment qu'exprime l'honorable député n'est pas partagé par le peuple canadien; il prend naissance dans la propre imagination de l'honorable député, et si je ne me trompe, il est bien le seul au pays qui l'éprouve.

Monsieur l'Orateur, un mot au sujet du mémoire de l'amirauté dont on nous a tant parlé. Ce mémoire est officiel, a été présenté à cette Chambre, avec la pleine autorisation du gouvernement impérial, et je trouve regrettable la légèreté dont ont fait preuve le chef de l'opposition et ses collègues à l'égard de ce document. Leur amendement contient presque une insulte voilée à l'adresse du gouvernement britannique qui nous a donné ce document. Je cite le mémoire:

Les lords commissaires de l'amirauté sont prêts à s'exécuter et à compléter, sous une forme qui puisse être rendue publique, les conversations et communications confidentielles échangées entre l'amirauté et les ministres du Parlement canadien, au cours de leur récente visite au Royaume-Uni.

Personne au Canada ne sait mieux que sir Wilfrid Laurier que dans la conduite des affaires d'Etat il se rencontre des communications confidentielles auxquelles on ne saurait donner publicité, et qu'on a dû donner au premier ministre du Canada des renseignements qu'il n'ose pas divulguer. Et cependant le chef de l'opposition et ses partisans cherchent à exploiter cette situation. Le leader de l'opposition s'écrie qu'il va rentrer dans les lignes de Torres-Vedras; or, il le sait, le premier ministre est absolument dans l'impuissance, en face de cette déclaration, et qu'il ne saurait révéler le moindre renseignement confidentiel qu'il a reçu. Le chef de l'opposition le sait, si ce mémoire donne en partie ces renseignements confidentiels, il est loin de tout donner, et il a dû s'échanger entre les hommes d'état canadiens et les hommes d'état d'Angleterre des communications qu'on ne saurait rendre publiques. J'adjure les députés de la gauche de traiter cette question sérieusement. Depuis le début de cette discussion, ils ont pris la chose sur le ton de la plaisanterie. A ce propos, je désire appeler l'attention sur l'attitude prise par l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) lorsque cette question a été soumise à la Chambre l'autre jour. En présence des membres de la famille royale, alors qu'on chantait le vieil hymne national, cet honorable député est resté assis, et ce seul incident indique l'attitude que prennent sur cette question les antiministériels. Je suis heureux, cependant, de constater que, depuis quelques jours, grâce aux caucus libéraux qui ont été tenus dans la chambre du coin, ses amis ont réussi a enseigner à l'honorable député d'Edmonton à reconnaître cet air lorsqu'on le chante, et en conséquence l'autre jour il s'est levé lorsque le Dieu sauve le Roi a été chanté.

Le mémoire ajoute:

Le pouvoir de l'empire britannique de maintenir sa suprématie navale, indispensable condition de sa sécurité, doit évidemment donner lieu de temps à autre à un rapprochement de ces conditions avec celles des autres forces navales mondiales.

J'abonde dans le sens du député de Red-Deer, quand il affirme qu'une guerre avec l'Allemagne serait un crime; mais il existe

des conditions qui nous forcent à prendre garde, nous qui voulons le maintien de l'empire britannique. Incidemment, j'observe que la doctrine de Monroe, aux Etats-Unis, a plus puissamment contribué à l'armement de l'Allemagne que la politique de l'Angleterre. Le jour où les Etats-Unis mettront au rancart cette absurde doctrine de Monroe et donneront aux nations européennes la liberté de s'étendre dans l'Amérique du Sud et d'y implanter une race comme la nôtre, ce sera un jour heureux pour ce continent nord américain. L'effet de la doctrine de Monroe est d'écarter les races européennes de l'Amérique du Sud, et de la laisser coloniser par des Asiatiques, et bientôt sonnera l'heure où se dressera la question asiatique en Amérique du Sud. Il est dit dans ce mémoire que le maintien de la marine de guerre britannique est essentiel à la sécurité de l'empire et venant de l'amirauté cela suffit pour me convaincre qu'il est possible de prévoir des circonstances critiques. Je l'affirme, la déclaration contenue dans ce mémoire suffit pour convaincre tout esprit pondéré qu'il y a lieu de prévoir des circonstances imprévues; et alors nous sommes tenus de nous préparer à faire face à cette crise, si jamais elle se produit. Le mémoire donne aussi l'état comparatif du progrès des constructions navales et démontre clairement qu'en 1909, la Grande-Bretagne s'est efforcée d'arrêter l'accroissement des armements, et que l'honorable Winston Churchill qui, s'était alors élevé contre l'accroissement des armements, a changé d'attitude, et sachant cette année que la vie de l'empire en dépend, il s'y est livré de tout cœur. Voici le paragraphe du mémoire que signalent les honorables députés de la gauche comme une excuse pour piétiner sur place:

En outre, à l'heure actuelle et dans un avenir prochain, la Grande-Bretagne est toujours en mesure, au moyen de dispositions spéciales et par la mobilisation d'une partie des réserves, de dépêcher, sans trop courir de risques chez elle, une redoutable flotte de navires de guerre et de croiseurs, pour se joindre à la marine australienne et aux escadres anglaises de Chine, et du Pacifique pour la défense de la Colombie-Britannique, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

Chaque orateur de la gauche s'est emparé de cela comme d'une excuse pour fortifier le piétinement sur place, l'inaction à cet égard pour rester en lithargie.

Notons bien ces paroles : au moyen de dispositions spéciales, en mobilisant une partie des réserves, l'Empire britannique est encore en état de protéger toutes ses colonies; mais, en vérité, le Canada va-t-il tirer de l'arrière, se croiser les bras et ne faire absolument rien. Lorsque l'honorable chef du gouvernement fera connaître sa politique permanente, ainsi qu'il le fera sans

doute à une date ultérieure, et en temps opportun, si l'on en juge par l'habileté qu'il a déployée dans l'étude de cette question, il ne fera l'exposé de sa politique que lorsqu'il pourra nous présenter quelque chose valant la peine d'être discutée. Lorsqu'il présentera sa mesure, ce sera quelque chose que nous pourrons qualifier de produit fini, et non pas une simple marine de ferblanc. Dans une autre clause il est dit:

Tout acte du Canada tendant à accroître la force et l'activité de la marine impériale et à augmenter par là notre sécurité commune, serait partout reconnu comme un indice très significatif de la solidité de l'empire et de l'intention, à nouveau exprimé, des colonies autonomes de prendre part au maintien de son intégrité.

En d'autres termes, le Canada n'a jamais donné aucune preuve de sa participation à la défense impériale; mais s'il le fait à présent, c'est une preuve évidents de son attitude sur cette question. Je ne citerai pas la dernière clause qui a déjà été citée si souvent, mais cette clause particulière est la justification de notre action. Lorsque les honorables messieurs de la gauche nous reprochent d'avoir suggéré aux autorités impériales une certaine clause, je désire attirer leur attention sur leur propres attitude en 1902 et encore en 1909, lorsqu'ils ont absolument rejeté la suggestion des autorités impériales et sont allés leur dire: "Que nous donnez-vous pour £600,000?— une politique de dix sous au lieu d'une politique que tout citoyen qui se respecte pourrait adopter—"Que nous donnez-vous pour £600,000." Ou mieux encore, nous voulons faire un marché, que nous donnez-vous pour £400,000? Voilà ce que le très honorable chef de l'opposition a demandé à l'amirauté lorsqu'il était au pouvoir.

Pour conclure, je désire dire ceci. En ce qui concerne la politique de nos adversaires, ils disent: ayons une marine canadienne, et par là ils veulent dire une marine canadienne qui ne prendra pas part aux guerres impériales, s'il y en a, tant que le Gouvernement ne l'aura pas ordonné. Voilà les paroles du très honorable chef de l'opposition. Nous voulons une marine impériale; c'est là une proposition entièrement différente. Ils veulent que notre marine combatte ou s'abstienne lorsque le Parlement aura décidé si nous devons ou non prendre part à une guerre. Je cite exactement leurs paroles. Nous disons: Nos navires feront partie de la marine royale et seront prêts en tout temps à combattre dans toutes les batailles, si la Grande-Bretagne demande leur aide en tout temps et à tout endroit." Ils disent à l'Angleterre "Vous songez à des armements; nous avons des chemins de fer et des ca-

naux." Nous disons à l'Angleterre: "Vous avez porté assez longtemps le fardeau de la défense impériale."

Nous voulons vous aider. Voici nos dreadnoughts à votre disposition jusqu'à ce que nous puissions définitivement établir notre programme sur une base permanente. Ils disent: "Allons-nous entrer dans cette course folle ou allons-nous continuer à régler nos différends par l'arbitrage?" Nous disons: "L'Angleterre a pendant cent ans aidé et protégé le commerce canadien sans demander un sou en retour; maintenant nous voulons prendre une part de nos responsabilités avec l'Angleterre." Ils disent: "L'empire britannique peut être bien mieux défendu en augmentant l'indépendance et l'autonomie du Canada." Nous disons: "L'unité impériale est essentielle pour l'existence de l'empire." Et je tiens particulièrement à établir que l'unité impériale est essentielle à l'existence impériale et nous ferons notre part en cimentant en un tout complet les différentes possessions anglaises d'outre mer. Ils disent: "Une marine canadienne séparable." Nous disons "Un roi, un drapeau et une marine."

T. H. SINCLAIR (Guysborough): Je ne suivrai pas, monsieur l'Orateur, mon honorable ami de Vancouver (M. Stevens) dans tout le détail de son argumentation ou pour mieux dire, des excuses qu'il a présentées à la population de la Colombie-Anglaise pour la position qu'il prend sur cette question. On me dit que la population de la Colombie-Anglaise est désireuse de construire des navires, qu'elle espère bientôt inaugurer des chantiers de construction maritimes sur la côte du Pacifique et qu'elle insiste auprès de ses représentants au Parlement pour qu'ils fassent tout leur possible en vue d'encourager cette grande industrie. La Colombie-Anglaise a quelques milliers de milles de côtes ouvertes et j'entends dire que l'idée d'avoir une escadre complète est très populaire dans cette province. Quelle est l'attitude de mon honorable ami de Vancouver sur cette question? Il nous dit qu'il n'y a pas de combattants dans la Colombie-Anglaise, pas de combattants de race blanche dans cette grande province. C'est effectivement sa réponse. Si le Canada allait un jour ou maintenant même décider de dépenser quinze ou vingt millions de dollars pour équiper une escadre sur la côte du Pacifique, mon honorable ami nous informe que cette escadre serait nécessairement manœuvrée par des Japonais et pas du tout par des blancs.

Mon honorable ami veut-il dire que les hommes de race blanche de la Colombie-Anglaise étalent tout leur loyalisme en chantant God Save the King, mais qu'ils ne veulent pas combattre? Ce n'est pas l'opinion de l'opposition sur la population de cette grande province.

Je n'accepte pas son explication de la différence qui existe entre les deux politiques. Il nous a appris que la marine canadienne ne combattrait pas sans que le Parlement du Canada en donne l'ordre. Le Parlement du Canada doit fournir l'argent. On ne peut pas entretenir une marine sur le pied de guerre pour le même prix que vous pouvez l'entretenir sur le pied de paix. Il est nécessaire que le Parlement du Canada ait quelque chose a dire sur la marine, si nous devons avoir une marine canadienne. Le Parlement du Canada devrait être convoqué lors de la proclamation de la guerre et fournir l'argent aussi vite que possible pour continuer la guerre.

Depuis trois ou quatre ans j'ai assisté de ma place à cette bataille navale dans laquelle des paroles seules ont été échangées, et au point de vue de mon parti, je n'ai aucune crainte sur le résultat final. De ce côté, nous nous sommes enrôlés sous un capitaine qui a affronté un grand nombre de tempêtes et nous avons confiance qu'il gouvernera le navire avec adresse au milieu des brisants et qu'il l'amènera au port en toute sûreté. Nous ne demandons pas quartier à l'ennemi et nous ne hissons pas le pavillon de détresse. Nous avons un programme qui, nous le pensons, fait appel au patriotisme et au courage du peuple canadien ainsi qu'à ses aspirations; nous sommes assurés que si nous pouvions avoir la possibilité de soumettre ce programme au peuple, nous remporterions un triomphe.

Notre programme indique que nous sommes arrivés à l'âge viril, que nous nous sentons assez forts pour entreprendre quelque chose nous-mêmes. Il assure la résurrection dans ce pays de l'industrie des constructions maritimes. Il ne peut manquer également de stimuler notre grande industrie de l'acier. Mais quoi, monsieur l'Orateur, j'apprends que nous sommes en état de laminer des plaques de blindage à Sydney.

Ce programme veut dire que nous prendrons la place qui nous revient sur mer comme la colonie la plus ancienne et la plus forte de l'empire. Il garantit la protection de nos côtes à l'est et à l'ouest et met le Canada en état d'aider l'empire en cas de besoin, de l'aider non seulement avec des navires, mais avec des hommes, et non seulement cette année, mais dans toutes les années futures. C'est le seul programme impérial excellent et qui soit d'accord avec la fierté et l'honneur du Canada.

Du côté de nos adversaires, quel est le programme qu'ils défendent? Le Gouvernement veut construire ou payer pour faire construire trois dreadnoughts et les offrir vides à l'amirauté. Le chef du département naval du Canada, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), nous a informés que ce n'était pas du tout un programme, qu'il ne pouvait pas qualifier cela du

nom de programme. Il laisse les côtes du Canada sans protection, il laisse le pays sans un matelot, sans un officier à mettre en ligne; il ignore le principe du gouvernement responsable et il donne à entendre que nous sommes dans ce pays un tas de gens sans cœur qui préféreraient payer que de se battre.

La situation qui existe aujourd'hui au Canada ne s'est amais rencontrée auparavant depuis la Confédération. Nous voyons les députés de la droite se lever les uns après les autres pour nous apprendre qu'ils ne connaissent pas le programme permanent du Gouvernement sur la question de la marine. Je n'hésite pas à dire que jamais on n'a vu et j'espère qu'on ne reverra jamais une situation pareille dans le pays, montrant un parti au pouvoir n'ayant aucun programme permanent à offrir à la population à propos de la question de la marine. Nos adversaires disent qu'un jour ils feront un programme. Mais n'est-ce pas une situation désespérée d'être obligés d'avouer qu'ils ne sont pas capables de dire ce qu'ils voudraient que le pays fasse sur cette question la plus importante de toutes celles qui sont soumises au peuple. Une telle situation n'aurait pas existé sous la direction de sir John A. Macdonald, de sir John Thompson et d'un de ces grands hommes qui dans les années passées dirigeaient le parti conservateur.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries nous a désappointés de ce côté-ci de la Chambre. Mais il a paru envisager la situation d'une façon irrémédiable et désespérée.

Mon honorable ami (M. Hazen) est des Provinces maritimes et nous supposions qu'il aurait envisagé cette grande question sous un angle plus large et qu'il l'aurait considérée comme une question canadienne. Nous nous attendions à ce qu'il exprimât quelque opinion au sujet de cette grande industrie des chantiers maritimes au Canada. Il a affirmé à plusieurs reprises qu'avant de pouvoir lancer un de ces navires cuirassés, ils seraient si démodés et si inutiles qu'ils seraient regardés comme hors de service et bons seulement à jeter à la ferraille. En faisant cette déclaration il rappelait la méthode lente que le Gouvernement précédent avait employée pour diriger les affaires. Il est au pouvoir maintenant, pourtant il n'a pas encore montré qu'il pouvait aller plus vite que le Gouvernement précédent. Est-il capable de présenter un programme au moyen duquel des navires pourraient être construits dans sa propre ville ou dans tout autre port et pourront être lancés avant qu'ils ne soient démodés? Il n'a pas montré qu'il avait un programme naval plus progressif que celui de son chef. Il cite une autorité navale, le capitaine Roper, qui a critiqué le Gouvernement précédent parce qu'il n'avait pas pu aller plus vite dans la construction de ces navires.

Puisque mon honorable ami a fait appel au capitaine Roper, qu'il aille à cet officier. J'ai consulté le dossier du capitaine Roper et je constate qu'il a parlé plusieurs fois de la situation navale. En 1910 on a entendu dans tout le Canada d'amères critiques de ces honorables députés de l'opposition d'alors sur la marine de ferblanc du Gouvernement Laurier. Le capitaine Roper a cru de son devoir de s'adresser aux journaux et de faire des déclarations que je désire lire au ministre de la Marine et des Pêcheries. Il a dit quelques dures vérités dans cette entrevue accordée au "Citizen", le mercredi, 14 septembre 1910. Je cite textuellement:

Le " Citizen " d'Ottawa, mercredi, 14 septembre 1910, 1re page, 2e colonne:

" Marine de ferblanc " est une expression dont on se sert souvent, trop souvent et je me suis donné la peine de chercher où elle a pris naissance et j'en suis arrivé à trouver que cette expresssion était employée par ceux qui sont en désaccord avec le programme actuel de la marine et je crois sérieusement que cela provient surtout de l'ignorance ou d'un manque de jugement.

C'est un peu dur pour le ministre de la Marine car je crois qu'il était un des coupables, un de ceux qui employaient l'expression "Marine de ferblanc" pour désigner. . .

M. HAZEN: De quel droit l'honorable député fait-il cette affirmation?

M. SINCLAIR: L'honorable ministre (M. Hazen) dit-il qu'il n'a pas. . .

M. HAZEN: Je demande de quel droit l'honorable député fait cette déclaration?

M. SINCLAIR: Si l'honorable ministre nie. . .

M. HAZEN: Je répète que je demande à mon honorable ami où il a pris le droit de faire cette affirmation?

M. SINCLAIR: Dans les discours que j'ai lus de mon honorable ami (M. Hazen) autant que je m'en souvienne. S'il le nie, j'accepterai sa parole.

M. HAZEN: Jusqu'à 1910 je n'avais pas fait un discours sur la question navale et l'honorable député trouvera s'il fait des recherches qu'il veut probablement faire allusion à un discours prononcé par son ami du comté de Westmoreland (M. Emmerson).

M. SINCLAIR: L'honorable ministre dit que jusqu'à 1910 il n'a pas employé l'expression "Marine de ferblanc". Devons-nous en conclure qu'il s'en est servi après...

M. HAZEN: L'honorable député (M. Sinclair) est convaincu de faire une affirmation sans preuve à l'appui.

M. SINCLAIR: Quoi qu'il en soit l'expression a été employée souvent dans cette enceinte par les partisans de mon honorable ami. Et l'autorité navale qu'il a choisie, le capitaine Roper dit qu'on l'a employée par ignorance ou par manque de jugement.

Pour un grand nombre de personnes, le commencement et la fin d'une marine consistent en dreadnoughts et aussi quand il s'agit d'avoir une flotte, tout ce qu'il y a à faire c'est de dire "Nous aurons une marine" et ils s'attendent à voir le jour suivant une flotte de dreadnoughts voguer sur le Saint-Laurent. C'est sans doute une exagération, mais c'est sur ce principe qu'ils discutent.

Quant à la participation du Canada à la défense impériale, une grande quantité de gens n'ont qu'un but en vue, l'offre de deux dreadnoughts à l'Angleterre.

D'autres idées furent émises mais, quelles qu'elles fussent, il s'y trouvait invariablement un dreadnought et quand ces gens...

C'est-à-dire les amis du ministre de la Marine et des Pêcheries.

...constatèrent que le projet du Gouvernement ne comprenait pas de dreadnought, ils baptisèrent immédiatement cette marine du nom de "marine de vaisseaux de ferblanc" ce qui était, vous l'admettrez, une expression plutôt méprisante à appliquer à un service qui, je le crois et l'espère, fera bientôt l'orgueil de tous ceux qui ont l'honneur de pouvoir se dire Canadiens et qui, par conséquent, font partie de l'empire britannique, le plus vaste qui ait jamais existé.

Encore un mot, pour faire voir ce que ces gens connaissent des questions qu'ils traitent. L'autre jour un citoyen de cette ville est venu me dire: Ce que je ne comprends pas, c'est quel besoin peut avoir le Canada d'une demi-douzaine de torpilleurs du type River, quand le Saint-Laurent est le seul fleuve dans lequel ils puissent naviguer.

J'ai dû lui expliquer que ces torpilleurs sont des navires océaniques du modèle le plus perfectionné, mais qu'ils sont désignés sous le nom de torpilleurs de rivière parce que pour les distinguer des autres types, on leur a donné le nom des différents fleuves et rivières de l'Angletetrre. Ceci peut vous donner une idée des connaissances que possèdent ces critiques et je leur conseillerai d'étudier Brassey et d'autres bons auteurs avant de s'aventurer de parler ou d'écrire sur les sujets qu'ils ignorent.

Cette réprimande s'adresse aux chauvins du parti conservateur qui qualifiaient notre marine d'une marine de navires de ferblanc, et qui ne savaient pas ce qu'ils disaient:

Une flotte se compose de navires de différentes classes, savoir, des cuirassés d'escadre, des croiseurs, des torpilleurs et autres auxillaires. Le temps me manque pour donner des explications complètes sur les rapports de ces différents types entr'eux. En quelques mots, permettez-moi de dire que les cuirassés d'escadre sont ceux qui doivent supporter le plus fort de l'attaque et c'est le devoir de l'amiral de disposer ses cuirassés de telle sorte qu'ils soient les premiers à rencontrer ceux de l'ennemi. Or, il ne peut pas le faire sans être renseigné, et c'est le devoir des croiseurs d'obtenir et de transmettre ces renseignements. Autrement dit, des cuirassés d'escadre sans croiseurs, seraient comme des aveugles sans guides. Pendant mon service dans la marine, il m'a été donné de prendre part à six des grandes manœuvres annuelles dans l'état-major de l'amiral commandant une des divisions. Du commencement à la fin on n'entendait qu'un cri—des renseignements, toujours des renseignements.

Un amiral ne peut jamais être trop bien renseigné. Si on étudie la vie du plus grand de tous les marins, Nelson, on voit que, toujours et partout, il demande des croiseurs. Pourquoi? Parce qu'il veut être à même de se renseigner. Je n'ai aucune hésitation à déclarer que, à l'heure présente, la Grande-Bretagne a des dreadnoughts en nombre suffisants, mais a-t-elle autant de croiseurs qu'il lui en faudrait? Pour trouver la réponse à cette question, je vous renvoie à ce marin distingué, l'amiral Lord Charles Beresford, qui dit catégoriquement, non

Ainsi, quand se posa la question de savoir quel rôle le Canada doit jouer dans la défense de l'empire, tous les détails du problème doivent être étudiés. Ce n'est pas de l'aide immédiate du Canada que l'Angleterre a besoin. Ce qu'elle veut, c'est qu'en cas de guerre le Canada soit en état de voir à sa propre protection. Le programme naval actuel, qui comporte quatre croiseurs et six torpilleurs, a été adopté pour répondre aux besoins du moment, en tenant compte des sommes dont le Canada peut disposer. Ces croiseurs, ces torpilleurs constitueront aussi une adjonction utile à la marine impériale, en cas de nécessité. Les cuirassés d'escadre du type dreadnought coûtent très chers et demandent de nombreux équipages, sans compter qu'il faut également des bassins de radoub de très grandes dimensions pour recevoir ces navires. Par conséquent, si l'on adoptait un programme comportant des dreadnoughts, il faudrait des sommes considérables et peut-être plus élevées que celles dont le Canada peut disposer actuellement.

Si j'avais à donner mon opinion sur l'importance relative des différents éléments qui composent une marine, je les énumérerais dans l'ordre suivant: les hommes, les navires, les bassins de radoub. Personnellement, je crois qu'on ne tient pas un compte suffisant du personnel. Les sacrifices en hommes qu'exigera un combat naval de l'avenir seront terribles, et je crois qu'il arrivera des cas où les équipages seront anéantis; pendant que le matériel pourra encore servir. Si les engagements surgissent avant que les navires canadiens soient prêts, les marins pourront toujours être mis à la disposition de la mère patrie. Beaucoup d'hommes distingués et bien renseignés prétendent que le conflit éclatera en 1912. Sur ce point, je ne me prononce pas, mais je dis qu'en outre de construire des navires, le Canada, en entraînant et en fournissant des marins à la mère patrie, lui rendra le plus grand service possible.

Je cite ces remarques du commandant Roper parce que l'honorable ministre de la Marine s'est prévalu de son autorité en matière navale. Les conclusions à tirer de ce qui précède peuvent se résumer comme suit:

1. Ceux qui parlaient de notre marine comme d'une marine de navires de fer-blanc parlaient ainsi par ignorance.

2. Ces clameurs pour des dreadnoughts et des dreadnoughts seulement proviennent d'une fausse conception des besoins du service.

3. Des cuirassés d'escadre, s'ils ne sont pas accompagnés de croiseurs sont un élément de faiblesse plutôt que de force dans une flotte.

4. Un cuirassé d'escadre sans croiseurs rapides, pour le renseigner sur la position de l'ennemi, est comme un aveugle sans guide.

5. Dans un combat naval, les équipages sont d'une importance plus vitale que les navires et les bassins de radoub.

6. C'est en instruisant des marins et en les mettant à la disposition de l'Angleterre, que le Canada pourra lui rendre les plus grands services.

Il a beaucoup été question au cours du présent débat de l'attitude de l'honorable ministre du Commerce, en 1909. Il m'a été donné de siéger dans cette Chambre avec mon honorable ami pendant plusieurs années et bien souvent j'ai entendu sa voix éloquente et persuasive, mais une seule fois il a pu entraîner toute la Chambre avec lui par la force de son éloquence et la solidité de son raisonnement. Ce fut un beau triomphe pour l'honorable ministre et en cette circonstance il s'était fait le champion d'une marine canadienne, appartenant au peuple canadien, montée par des équipages canadiens. Est-il possible de supposer que dans le court espace de quatre ans il soit devenu membre d'un gouvernement qui repudie les principes qu'il défendait alors avec tant d'ardeur et qu'il avait réussi à faire accepter par les deux côtés de la Chambre? La misère, dit-on, fait d'étranges compagnons de lit: on pourrait en dire autant des exigences de la politique.

Dans les circonstances dont je parle, quelqu'un fit allusion à l'humiliation qu'il y avait pour nous de confier notre défense à des mercenaires et les honorables députés de la droite s'opposent aujourd'hui fortement à l'emploi de cette expression. On me permettra de faire observer que ce n'est pas parmi nous qu'elle a pris naissance. Elle a été employée, la première fois, par l'honorable ministre du Commerce. Je ne veux pas citer son discours, mais j'en rappelerai deux ou trois passages:

La première et la plus grande objection que j'aie à une contribution fixe, c'est qu'elle ressemble au louage des services d'une autre personne pour faire une chose que nous devrions faire nous-même.

Et plus loin:

Mais ce n'est pas tout. Disons que cette année vous accordiez votre concours financier et que l'année prochaine et les années subséquentes vous renouveliez cette aide; au bout de dix, vingt ou trente ans, vous aurez ainsi versé une somme énorme. Sans doute, durant cette période, le pays aura été protégé; mais au Canada même, vous n'aurez rien créé de durable; vous n'aurez ni préparé le sol, ni jeté en terre la semence se manifestant par le développement de nos moyens de défense.

Toujours dans le même discours l'honorable ministre disait:

L'intérêt manifesté par ce mode de participation financier ou par une dépense exécutée par un autre, tel n'est pas l'idéal que je désire pour le Canada. . . . . Cette méthode, en outre, ne tient compte ni des aspirations, ni des besoins pressants, ni des perspectives d'avenir de cette grande nation que sera un jour le Canada.

Ces paroles du ministre du Commerce portèrent la conviction dans l'esprit des membres de cette Chambre et les principes posés par mon honorable ami sont aussi vrais aujourd'hui qu'ils l'étaient alors; la situation en quelque sorte la même, mais il est évident qu'à un moment donné, un virus empoisonné a pénétré dans les veines du Gouvernement. Je ne crois pas que ce soit lors de l'élection partielle de Renfrew-sud, que cet événement s'est produit. Je crois qu'il est antérieur à cette élection et qu'il remonte plutôt à l'époque de l'élection partielle de Drummond-Arthabaska, et le résultat, comme l'a dit si fort à propos l'honorable chef de l'opposition, a été une politique qui est un croisement entre le jingoïsme et le nationalisme.

L'honorable premier ministre s'est appuyé sur tant de solides arguments pour défendre la politique que nous soumettons en ce moment à la Chambre que l'on me pardonnera les quelques citations que je me propose de faire. Au cours de ce même débat du mois de mars 1909, il disait:

Je suis entièrement d'accord avec mon très honorable ami le premier ministre quant à l'aperçu qu'il nous a donné du programme de la défense navale du Canada. D'abord, je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard, c'est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure.

Je suis bien convaincu que l'honorable premier ministre a encore la même confiance dans cette politique et qu'il la proclamerait s'il pouvait se libérer des entraves que les nationalistes lui ont imposées. Cela se passait le 9 mars 1909. Durant l'été de cette même année, mon honorable ami est allé en Angleterre et le jour de la confédération, il assistait à un banquet et prononçait un discours dans lequel il disait:

Un certain malaise s'est manifesté dans les îles Britanniques, parce que le Canada, par une résolution ou par une déclaration du premier ministre, n'a pas fait à la mère patrie l'offre de un, deux ou trois dreadnoughts. La résolution qui a été adoptée, bien que rédigée en termes moins apparents qu'au-

rait pu l'être l'offre de un ou deux dreadnoughts, pose les bases d'une politique permanente canadienne qui aura des résultats pratiques supérieurs à ceux que pourrait produire une offre de dreadnoughts.

C'est ainsi que parlait l'honorable premier ministre quand il avait eu deux ou trois mois pour réfléchir sur la portée de cette résolution, et un peu plus tard, quand il fut de retour à Halifax, au mois d'octobre de la même année, il répétait la même opinion dans les termes suivants:

Je demande qu'avec nos propres matériaux, avec notre propre main-d'œuvre, avec le concours de nos propres ouvriers, le Canada fasse les arrangements nécessaires pour assurer sa défense maritime.

Quelle est son attitude aujourd'hui? Il a complètement renoncé à l'idée d'une marine canadienne; il veut faire don à l'amirauté de trois cuirassés d'escadre vides du type dreadnought, ce qu'il condamnait absolument en 1909 et il déclare formellement que ces navires devront être construits en Angleterre. Il ne prend même pas la peine de se demander s'il est possible de les construire au Canada; il pose comme règle qu'il seront construits en Angleterre, et cependant le ministre de la Marine dit que le premier ministre est d'une persévérance à toute épreuve.

Il a été question cet après-midi de la surveillance que le Gouvernement canadien exercera sur la construction de ces navires.

Mon très honorable ami a dit qu'on construirait ces navires dans les chantiers de la mère patrie; il a ajouté que l'ouvrage s'exécuterait sous la direction de l'amirauté. Je serais fort étonné si tout ne se réduisait pas pour le Canada à acquitter la facture de $35,000,000. On a parlé ce soir de l'avis exprimé par le premier lord de l'amirauté, le très honorable Winston Churchill. Parlant au banquet des arrimeurs à Londres, le 16 mai 1912, il disait:

Si les grands développements de notre marine au cours des dix dernières années ont consisté dans une concentration des flottes britanniques à des points d'action décisive, il peut arriver que ceux que les dix années prochaines nous réservent soient marqués par l'augmentation des forces navales des grands dominions d'au delà les mers.

Et le premier lord de l'amirauté profite de cette occasion pour proposer ce qui suit:

Nous, en Angleterre, garderons le centre, et elles, les colonies, garderont, en y faisant la patrouille, le reste de l'Empire; nos camarades à bord des navires qui tiendront la mer compléteront la chaîne.

Telle était l'opinion qu'entretenait M. Churchill au mois de mai 1912, précisément deux ou trois semaines avant que mon très honorable ami, le ministre de la Marine, le premier ministre et les autres ministres qui l'accompagnaient se rendissent en Angleterre. Je viens de faire connaître l'opinion du premier lord de l'amirauté. Je citerai l'avis d'un ou de deux conservateurs qui viennent de quartiers habités par des Anglais. Je citerai d'abord le " Spectator ", de Londres, un journal unioniste bien connu par sa campagne contre toute contribution de navires de guerre. Voici:

Nous croyons,—c'est-à-dire le peuple anglais croyait—cependant, que ce qu'il fallait tout d'abord, c'était d'intéresser et, par suite, d'instruire les sujets britanniques d'au delà les mers de ce qui constituait la beauté et la puissance de notre flotte. Nous comprenions encore qu'ils ne pouvaient s'intéresser à ce point s'ils ne possédaient de navires de guerre qu'ils pourraient appeler leurs, puisqu'ils les auraient fournis et équipés eux-mêmes. L'idée d'équiper des navires pour faire ce service de protection était baroque, parce qu'elle ne pouvait avoir de résultat avantageux.

Telle était l'opinion d'un des journaux les plus importants de Londres, parlant au nom des unionistes. Qu'on me permette de citer encore l'opinion du très honorable Arthur Balfour, le véritable chef du parti conservateur de la Grande-Bretagne. Voici ce que cet homme d'Etat disait, il y a à peine quelques semaines, au banquet donné en l'honneur de la Saint-André, le 30 novembre dernier:

Il fit allusion au grand rôle joué par ses compatriotes en vue de reconcilier le principe de la nationalité avec celui d'un ardent patriotisme dans les différentes parties de l'univers. Ce n'est qu'en insistant sur cet exemple qu'on assurera l'avenir de l'empire pris dans son ensemble. Le peuple du Canada et celui des autres colonies autonomes d'au-delà les mers doivent avoir, et ils auront leurs propres sentiment nationaux. Tout Canadien devrait sentir que le Canada a ses propres principes de développement et qu'il ne nous permette pas de mettre des entraves à ce patriotisme local. Le Canada aux Canadiens, l'Australie pour les Australiens, mais tout pour l'empire. C'est pour avoir mal compris ce principe, qu'on a créé ce malaise qui a armé les colonies américaines contre la mère patrie il y a un siècle et demi et, peut-être, après tout cette leçon était-elle nécessaire pour nous enseigner ce que nous savons.

Je partage l'opinion du chef des conservateurs sous ce rapport. Les membres de la droite ne répètent pas souvent cet axiome " Le Canada pour les Canadiens ". Pourtant, ils avaient l'habitude de s'en servir à tout propos. Je ne crois pas l'avoir entendu répéter au cours de ce débat par les honorables membres de la droite. J'aimerais savoir s'ils l'ont abandonné pour toujours. Avec M. Balfour je dis que cette politique est excellente: le Canada pour les Canadiens, l'Australie pour les Australiens et tous pour l'empire.

J'ai parlé de l'attitude tenue par l'honorable premier ministre quant à la question de savoir où l'on va construire ces navires.

Dans cette partie de son discours il ne donne pas grand espoir qui nous porte à croire qu'il entrevoit le jour où nous pourrons construire nos navires de guerre au Canada. Voici ce qu'il dit à ce propos:

L'amirauté est prête dans un avenir rapproché de donner des commandes pour la construction au Canada de petits croiseurs, navires-réservoirs et auxiliaires de toutes sortes.

Voilà tout ce que le très honorable premier ministre semble espérer de mieux pour la population du Canada. M'est avis que c'est là un programme plutôt restreint pour l'honorable ministre de la Marine, surtout s'il se rend à Saint-Jean pour dire à la population de cette ville: Vous n'êtes pas de taille à construire un navire de guerre, pas même un navire du type Bristol à Saint-Jean ou à Halifax, mais nous vous permettrons de bâtir un navire-réservoir, c'est tout ce que vous pouvez faire de mieux. Cela ne dénote pas une grande ambition et je ne crois pas que cette politique soit bien goûtée de la population intéressée. Elle n'a pas créé beaucoup d'enthousiasme chez les honorables membres de la droite et l'on observera que le Gouvernement n'a arrêté aucun crédit conservant un seul dollar à la construction de ces navires-réservoirs; les ministres disent que tout le montant de $35,000,000 sera envoyé à l'amirauté britannique et puisqu'on a déjà qualifié de marine composée de navires "de ferblanc" une marine véritable, je me demande quel nom conviendrait à celle-ci si ce n'est celui de marine composée de navires-réservoirs. Cette politique ne sera pas acceptée par la Nouvelle-Ecosse, j'en suis persuadé. Rien ne soulevera autant le sentiment de cette province que la perspective de revoir les jours prospères de la construction des navires en cette partie du pays. Sa population n'a jamais oublié ces jours anciens où la Nouvelle-Ecosse possédait un drapeau qui lui appartenait en propre.

Il se trouve peut-être quelques honorables députés qui ignorent que la Nouvelle-Ecosse avait son drapeau. Si je ne me trompe, c'était la seule province qui jouissait de ce privilège, ce drapeau fut promené sur toutes les mers du monde. La population de cette province nourrit l'ambition de prendre le rang qu'elle a perdu sur la mer quand les navires blindés en fer ou en acier remplacèrent les bâtiments en bois. Et pourquoi n'entretiendrait-elle pas cet espoir? Pourquoi n'aurait-elle pas l'avantage de saisir cette occasion d'inaugurer la construction de navires en acier au Canada? Aux dernières élections l'honorable premier ministre (M. Borden) savait que cette question intéressait grandement la population de la province de la Nouvelle-Ecosse.

On l'accusa sur les tréteaux politiques à Halifax même et à d'autres endroits de la province de la Nouvelle-Ecosse d'avoir voté contre le projet de loi naval soumis par

Laurier. Le peuple estimait qu'il aurait dû prendre une autre attitude, parce que la politique prônée par Laurier signifierait l'établissement de l'industrie de la construction des navires en cette province. Dans la cité d'Halifax, mon très honorable ami a jugé nécessaire de publier un manifeste pour élucider la question. J'ai une copie de ce document et je veux en consigner une petite partie aux débats:

Splendide politique ayant pour but la construction de navires en acier à Halifax préconisée par M. R. L. Borden.

Dans un discours qu'il a prononcé lors d'une assemblée publique à Halifax, le 14 octobre 1909, le chef libéral-conservateur, M. R. L. Borden, a fait une importante déclaration à propos de la construction de navires en acier dans ce port, déclaration qui a dû donner beaucoup de satisfaction à nos concitoyens qui, depuis de nombreuses années déjà réclamaient du gouverenement Laurier de l'aide en vue d'établir cette industrie, mais ils n'avaient reçu que des promesses formelles mais qu'on ne voulait pas mettre à exécution, ainsi que l'événement l'a démontré. Dans cette circonstance le chef libéral-conservateur a dit: A sa dernière session la Chambre des communes a énoncé une certaine politique en vue de la défense navale, politique qui a été acceptée par les deux partis. Cette politique n'a peut-être pas rencontré les suffrages de tous les conserservateurs, mais nous avons cru qu'il était de notre devoir sacré de mettre, si cela était possible, au-dessus des aspirations des partis une question aussi vitale et d'une importance aussi considérable, tout cela afin d'atteindre l'idéal qui a gouverné les deux partis politiques de la Grande-Bretagne chaque fois qu'il s'est agi de questions de politique extérieure. Comment l'administration va-t-elle appliquer la politique énoncée dans la résolution dont je viens de parler? Cela reste à savoir. Le principe qu'on devra appliquer avant tout, au moins, c'est celui d'après lequel nous ferons servir une partie du travail et des aptitudes de notre population, à organiser notre propre défense navale autant que faire se pourra.

Ceci s'adressait à dessein aux électeurs d'Halifax au temps où mon très honorable ami voulait obtenir leurs suffrages.

Toutefois, on peut observer que dans la résolution des partisans de Laurier publiée dans le "Chronicle", d'Halifax, on affirme que M. Borden a "délibérément répudié cet engagement". Cela est complètement faux. M. Borden n'a jamais "répudié" cette politique, il n'a jamais rien dit ni fait à l'encontre.

Rappelez-vous, monsieur l'Orateur, que cela se passait au mois de septembre 1911, au cours de la campagne électorale. Mon très honorable ami recherchait les suffrages des électeurs du comté d'Halifax et l'affirmation est faite par voie de manifeste, en faveur de son parti, que M. Borden n'a jamais répudié cette politique et n'a jamais rien dit ou fait à l'encontre.

Les partisans Laurier soutiennent que cela constituait une répudiation de cette politique de chantiers de construction de navires de la part de MM. Borden et Crosby s'ils votaient

contre le projet de loi Laurier établissant une marine de guerre. Une telle prétention est absolument denuée de sens commun.

Le projet de loi Laurier ne contenait aucune disposition relative à l'établissement de chantiers de construction de navires à Halifax. Le projet de loi fut adopté, mais quels avantages Halifax a-t-il rétirés au point de vue de la construction de navires? On pourrait noter quelques autres faits: d'abord, le pouvoir que possède le Gouvernement de construire des navires ne dépendait et ne dépend pas de l'adoption du projet de loi relatif à la marine de guerre; en second lieu, ce projet de loi en lui-même n'autorisait pas le Gouvernement de construire des navires à Halifax ou ailleurs. Voter contre le projet de loi en question n'était donc pas voter contre l'établissement de chantiers de construction de navires à Halifax.

Tel était le manifeste par lequel mon très honorable ami cherchait à se faire élire à Halifax même. Monsieur l'Orateur, vu qu'il est onze heures, je demande à proposer la suspension du débat.

Quelques VOIX: Accepté.

M. AMES: Je crois qu'il était entendu que mon honorable ami terminerait son discours ce soir.

M. PUGSLEY: Il est onze heures.

M. ROGERS: J'ai compris d'après ce que les whips m'ont dit qu'il était entendu que M. Sinclair devait terminer son discours.

M. PUGSLEY: La motion est remportée. Il est onze heures sonnées et, certes, mon honorable ami a bien le droit de demander la suspension du débat.

M. ROGERS: Oui, il est onze heures et la soirée n'est pas trop avancée. Nous avons entendu plusieurs discours et nous pourrions continuer durant au moins une heure encore.

M. PUGSLEY: A la dernière séance de la Chambre, un honorable membre de la droite a proposé la suspension du débat, ce qui fut accepté. Il était alors dix heures à peine.

M. ROGERS: C'était vendredi soir, quand chacun voulait s'en aller chez soi.

M. AMES: Depuis, on a décidé que la Chambre s'ajournerait mercredi au lieu de jeudi, de sorte que si l'honorable député ne termine pas son discours, nombre de ceux qui sont censés devoir prendre la parole devront se hâter de le faire au cours des deux seuls jours qui restent.

M. PELLETIER: Nous lèverons la séance dès que mon honorable ami aura fini.

M. l'ORATEUR: Je n'ai rien dit à ce sujet.

M. ROGERS: La gauche me paraît plutôt déraisonnable. Nous sommes au commencement de la semaine, l'heure n'est pas avancée et l'honorable député semble bien disposé à terminer son discours. Je ne vois pas pourquoi il ne le ferait pas.

M. TURRIFF: Il me semble que lorsque l'honorable député a proposé le renvoi à la prochaine séance de la suite du débat, le ministre de la Marine et des Pêcheries a hoché la tête en signe d'assentiment, et je ne trouve pas juste que d'autres ministres viennent prendre une attitude contraire à la sienne, étant donné surtout qu'il passe onze heures.

Des VOIX: Continuez.

M. TURRIFF: Cela ne vous avancera guère.

M. SINCLAIR: Je rappelais à mon très honorable ami qu'il a adressé à la population d'Halifax un manifeste dans lequel il se prononçait en faveur de la construction des navires de guerre dans leur ville même. Voilà ce que les électeurs d'Halifax ont approuvé par leur vote le 21 septembre 1911; voilà aussi, j'en suis persuadé, ce que le premier ministre aimerait encore à faire aujourd'hui s'il n'était livré pieds et poings liés aux chauvins de Toronto et aux nationalistes de Québec. Je suis certain qu'il serait heureux de tenir sa promesse, malgré le peu d'encouragement que comporte sa déclaration à la Chambre que, suivant lui, il devra s'écouler 25 ou 50 ans avant que le Canada soit en mesure de faire quoi que ce soit pour assurer sa protection sur les mers. Les Canadiens sont-ils vraiment apathiques au point de n'être capables ni de construire ces navires ni de prendre les armes?

Est-il vrai que nous sommes incapables de marcher de pair avec la république Argentine, le Chili, le Danemark, la Belgique ou même la Chine, nations qui construisent elles-mêmes les navires de leurs flottes? Les Canadiens sont-ils inférieurs à leurs cousins d'Australie qui se dotent d'un service naval qui leur est propre et se conforment à la convention faite depuis un certain nombre d'années entre les autorités impériales et les colonies?

Après avoir lu les mémorandums, j'en viens à la conclusion qu'il fut virtuellement convenu entre les autorités impériales, l'Australie et le Canada que l'Australie se chargerait d'établir une flotte pour la protection de ses côtes et de celles des îles avoisinantes, et que le Canada se chargeait de la protection de ses côtes du Pacifique et de l'Atlantique. Tel est l'engagement qui fut pris; l'Australie s'y conforme avec bonne foi, et il ne convient pas, à mon avis, que le Canada manque à l'entente conclue en cette occasion-là.

Suivant le raisonnement des ministériels, nous ne sommes pas capables de construire de navires au pays, et le jour où les navires seraient construits, notre population de race blanche ne serait pas assez nombreuse pour leur fournir les marins nécessaires.

Que mes honorables amis souffrent donc que je leur rappelle les progrès qui se sont accomplis au Canada depuis quarante ans. De quelques provinces éparses nous avons fait une nation; nous avons livré l'Ouest à la civilisation; nous avons doté le pays d'industries florissantes; notre commerce avec l'étranger se chiffre à un milliard; nous avons construit le plus vaste réseau de chemins de fer et de canaux qu'il y ait au monde; or, étant donné le chiffre actuel de notre population, l'étendue prodigieuse de nos ressources et l'abondance de nos recettes, comment peut-on oser venir prétendre que nous ne sommes pas de taille à construire nos propres navires de guerre et à protéger notre propre littoral? Tenir un tel langage, c'est faire insulte à la population du Canada.

Mais d'où vient toute cette confusion à propos de la question de la marine, et à qui faut-il attribuer les obstacles auxquels nous nous heurtons en ce moment? Je veux invoquer à ce sujet un témoignage que la droite ne saurait révoquer en doute. S'il est au Canada un journal qui appuie vigoureusement le Gouvernement actuel, c'est bien le "Journal" d'Ottawa. C'est donc au témoignage de ce journal que j'en appellerai pour indiquer la cause de la confusion qui, sur cette question de la marine, règne dans l'esprit de la population, confusion qui se manifeste plus particulièrement chez nos adversaires. En septembre 1911, deux ou trois jours après l'élection, le "Journal" d'Ottawa publiait ce qui suit:

La situation est fort curieuse. Au dire de certains journaux, le résultat de l'élection a ceci de bon qu'il rend M. Borden indépendant de l'appui des nationalistes; ceux-là, toutefois, oublient que non seulement les partisans déclarés de M. Bourassa, mais M. Monk, M. Forget, M. Nantel, M. Blondin, M. Paquet, toute la vielle garde conservatrice de Québec, à vrai dire, se sont, opposés aussi formellement que M. Bourassa à toute dépense relative à la marine canadienne, et que sur cette question, chacun d'eux a voté sans hésitation contre M. Borden à la Chambre. C'est ce qui fait qu'il est fort difficile qu'aucun d'entre eux devienne membre d'un cabinet dont le programme devra embrasser des dépenses pour la marine.

Lorsqu'un comité a été nommé pour faire les préparatifs d'une grande convention conservatrice, l'an dernier, les députés canadiens-français posèrent comme ultimatum qu'à moins qu'il ne fût convenu qu'il n'y aurait pas de résolution au sujet de la question navale, aucun conservateur canadien-français n'assisterait pas à la convention, et à cause de cela, le projet de convention fut mis de côté. Cela démontre l'importance vitale du problème naval.

Quelqu'un croit-il qu'on aurait eu recours à cette politique fuyante qui est actuellement soumise au pays, si elle n'était pas destinée à calmer les nationalistes qui appuient le ministère? Dans son discours, le ministre des Postes nous a dit que nous agissons ainsi afin de plaire à l'Angleterre, que l'Amirauté préfère une contribution. Mais, au cours du présent débat, il a été clairement établi que l'Amirauté n'avait pas d'autre alternative parce que, avant la visite du premier ministre et de ses collègues en Angleterre, ils avaient décidé de renoncer au projet de créer une flotte canadienne. A la dernière session, quelqu'un a demandé au ministre de la Marine ce qu'il ferait au sujet de l'abrogation de la loi navale. Il y a lieu de lire la question et la réponse:

M. MONDOU demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de proposer le rappel de la Loi du Service de la Marine?

2. S'il en est ainsi, le Gouvernement se propose-t-il, dans le cas de tel rappel, de présenter une autre loi contenant les projets du Gouvernement en la matière?

3. Si une telle autre loi est présentée, le Gouvernement at-il l'intention de la soumettre à l'approbation du peuple avant qu'elle soit mise en vigueur?

M. HAZEN: A chacune de ces trois questions, il est répondu oui. Après qu'il aura mûrement étudié l'affaire, le cabinet fera connaître à la Chambre et au pays sa politique navale. Cette politique nécessitera indubitablement une loi impliquant l'abrogation de la loi actuelle sur le service naval. Celle-ci, en attendant, restera en vigueur en tant que le requiert le service de protection des pêcheries et d'autres objets. Avant que soit mis en vigueur un programme permanent, il sera donné au pays une occasion de se prononcer sur son opportunité.

Lors de sa visite en Angleterre, le premier ministre était en présence de ce fait; il avait promis d'abroger la loi du service naval, de renoncer à l'ancien projet de construire une flotte canadienne et il s'est ainsi adressé à l'Amirauté. En supposant que nous ne voulions pas d'une flotte canadienne, que nous n'enterprendrions pas d'en construire une et de protéger nos côtes, qu'est-ce que nous pouvions faire de mieux pour aider à la défense de l'empire? La réponse à cette question est contenue dans le mémorandum de l'Amirauté.

Quant à la question d'urgence, on a lu des opinions provenant de diverses sources. Me permettra-t-on d'en ajouter une autre. Au cours du débat du 20 mars dernier devant le parlement impérial, le premier lord de l'Amirauté a dit:

Les représentants de Chester et de North-Lensington ont tous deux reconnu la force actuelle du Gouvernement, et je ne sache pas qu'il soit possible de trouver deux membres de cette Chambre qui peuvent parler avec plus d'autorité sur ce sujet, car tous deux ont consacré plusieurs années à l'étude des affaires navales, et tous deux possèdent beaucoup plus de connaissances que je n'ai pu en acquérir pendant mon court séjour à l'amirauté. J'accueille avec plaisir leur déclaration que notre situation à l'heure qu'il est est entièrement satisfaisante, et je ne crois pas

qu'il y ait lieu de craindre ou qu'il soit possible qu'elle devienne peu satisfaisante à l'avenir. Si elle est si satisfaisante à l'heure qu'il est et si elle se maintient d'ici à deux ans, rappelons-nous que nous devons cette situation à mon très honorable ami, le ministre de l'Intérieur, de l'administration de laquelle le premier lord actuel de l'amirauté recueille les fruits.

Il serait souverainement injuste et peu généreux de permettre que le public attribue à mes efforts la situation satisfaisante que nous occupons actuellement, tandis qu'elle est entièrement le résultat de ce qui s'est fait il y a deux ou trois ans.

Qu'on me permette de rappeler de nouveau une observation faite par le premier ministre d'Angleterre, au mois de juillet dernier, à la chambre des communes. C'est à peu près en ce temps-là que mon très honorable ami et ses collègues étaient en Angleterre. Le premier ministre disait:

A aucun moment, ni en ce moment-ci, nos forces navales n'ont été aussi supérieures aux forces de toute coalition que l'on peut raisonnablement prévoir.

Non seulement aux forces de l'Allemagne, mais à celles de toute coalition que l'on peut raisonnablement prévoir. Je rapporte une observation que le premier ministre, M. Asquith, faisait ces jours derniers au sujet de cette question d'urgence:

Les grandes puissances travaillent ensemble avec une harmonie, une sincérité et une liberté de communications et de discussions qui est remarquable et qui peut sembler presqu'incompréhensible à ceux qui croient qu'à cause de certains desseins les puissances ont été et sont encore partagées en différents groupes. Rien n'est plus éloigné de la réalité.

Cette déclaration a été faite par le premier ministre d'Angleterre il y a moins d'un mois. Il a déclaré que les nations européennes ne se sont jamais mieux entendues qu'aujourd'hui. Je désire citer d'autres paroles du premier lord de l'Amirauté, parce que je crois qu'elles se rattachent intimement dans les affaires navales et conseillent de suivre un programme stable, comme celui que préconise l'opposition dans cette Chambre.

Voici un extrait d'un discours prononcé dans la Chambre des communes en Angleterre, le 22 juillet 1912:

Une préparation réfléchie, persistante, méthodique, répartie sur une succession d'années peut seule augmenter le niveau de la puissance. Ceux qui réclament une dépense dépenser des millions sous l'impulsion du moment, dans un geste d'impatience, ou comme dans une panique. Une telle conduite revèle seulement votre faiblesse et votre impuissance. Ceux qui réclament une dépense pour faire de l'effet, ceux qui croient que le genre de danger auquel nous avons à faire face doit être combattu et peut être éloigné de cette manière, ou bien ignorent eux-mêmes les conditions navales ou prennent avantage de l'ignorance des autres. L'effort que nous devrons faire sera long et lent, on n'obtiendra aucun bien d'une action impulsive ou spasmodique. Nous devrions prendre exemple sur nos voisins allemands dont la politique tend toujours vers le même but pendant toute la vie d'une génération complète.

Dans cette circonstance le premier lord de l'amirauté condamne ce que les honorables amis de la droite font aujourd'hui: ils condamnent un plongeon rapide dans les affaires navales; il propose une politique persistante et continue. Naturellement, le gouvernement anglais acceptera notre don. Que pouvait-il faire autre chose? Mais que pense-t-il réellement de la politique du gouvernement actuel? J'aimerais à savoir ce que lord Churchill pense réellement dans son cœur de la politique de mon très honorable ami et de ses ministres. Que pense-t-il de ces messieurs qui vont jeter à la porte de l'amirauté trois dreadnoughts vides, et qui chantent ensuite "God Save the King", croyant qu'ils ont fait leur devoir? Il ne serait pas là. Dans le même passage, il dit ce qui suit:

Elle indique qu'il faut préparer des années à l'avance les plans d'une construction navale et que ceux-ci doivent être loyalement communiqués aux puissances européennes.

Il indique que si nous abandonnons les propositions que nous avons faites pour un certain nombre d'années, cela créera des soupçons chez les puissances européennes, et fera beaucoup de mal. Le premier lord de l'amirauté faisait allusion à ce côté de la question lorsqu'il disait:

Ce que nous voulons éviter, si c'est possible, c'est de donner cette avancée que l'on construits des vaisseaux à part ceux que l'on a dit et qui sont indiqués dans les rapports réguliers. La Chambre sait que beaucoup de soupçons et de froissements ont été causés autrefois à ce propos, et il serait très avantageux dans tous les cas que cet élément de soupçon fut entièrement éliminé des relations navales entre les deux pouvoirs. Nous serions disposés à concéder beaucoup à ce propos, pourvu que l'on fasse de même à notre égard. Ce sont deux choses que nous pouvons faire: nous pouvons faire disparaître toute incertitude en faisant connaître bien clairement ce que nous proposons de faire et quelles sont les limites auxquelles le Gouvernement s'arrêterait dans l'augmentation ou la diminution du programme tracé.

L'amirauté anglaise a donc fait connaître ce qu'elle ferait, et son programme va jusqu'à l'année 1920, ce qui donne encore plusieurs années à courrir, et le Gouvernement canadien vient avec ses trois dreadnoughts déranger l'entente intervenue avec les autres puissances européennes après cette déclaration. Voilà pourquoi la presse allemande s'irrite aujourd'hui, et pourquoi on accuse le premier lord de l'amirauté d'avoir menti. La politique de mes honorables amis de la droite en ce qui concerne

l'urgence n'a pas fait beaucoup pour aider à la paix de l'Europe, mais a plutôt créé des soupçons chez les grandes puissances.

Il y a à Londres un écrivain très spirituel du nom de Bernard Shaw, un Irlandais plein d'esprit, et en même temps écrivain de renom. Voici ce qu'il dit au sujet de la situation:

Bernard Shaw a fait connaître à la Presse Associée Canadienne son opinion sur le projet Borden de construire une marine pour le Canada en mettant ses navires en nourrice avec la flotte anglaise aux dépens des contribuables anglais jusqu'à ce que le temps arrive de les rappeler et en former une marine indépendante Canadienne:

Ce me parait-être un marché très habile et très avantageux pour le Canada, mais pour des raisons évidentes Borden devrait stipuler qu'après un certain délai nécessaire pour l'entraînement de l'équipage, les navires canadiens devraient avoir des marins exclusivement canadiens.

Je constate que quelques journaux anglais considèrent ce projet comme un moyen de renforcir la flotte anglaise aux dépens du Canada. Se je croyais que telle fut la pensée de Borden, alors je recommanderais de le mettre immédiatement dans un asile d'aliénés. Le Canada doit se mettre en état de se défendre lui-même avant de pouvoir être une source de force réelle pour l'empire.

Il faut que le Canada sorte de ses langes avant de pouvoir prendre sa place dans le monde.

On a affirmé et personne ne l'a nié que l'amirauté n'avait pas besoin d'argent, que son trésor débordait. Ainsi que l'a dit mon honorable ami de Red-Deer, le Gouvernement actuel a fait face aux dépenses occasionnées par le bill des assurances et à celles du bill des pensions pour la vieillesse, de même qu'à tous les vastes projets du Gouvernement, ce qui ne l'a pas empêché de payer $70,000,000 sur la dette publique depuis qu'il est au pouvoir. Pourquoi enverrions-nous $35,000,000 d'argent canadien de l'autre côté de l'océan lorsque le trésor de l'Angleterre déborde et lorsque les hommes d'Etat anglais nous disent qu'ils ont pourvu à la défense du pays pour un certain nombre d'années

A mon avis, la tâche qui nous incombe, que nous avons entreprise en 1909, c'est de consacrer ces sommes à la création de la marine canadienne, au progrès de notre pays, au développement de notre industrie des constructions navales, bref, à nous préparer à prendre part à la défense de l'empire, si jamais il a besoin de notre aide. Il y a quelques semaines, la presse a publié un intéressant compte rendu d'une assemblée tenue à Fort-Francis, province d'Ontario. Le député de la Rivière-à-la-Pluie (M. Carrick) portait la parole devant cette assemblée. J'emprunte ma citation à un compte rendu de presse que je crois exact; s'il est inexact, que mon collègue veuille bien rectifier:

M. Carrick donne une intéressante relation de sa visite en Grande-Bretagne, au moment où le premier ministre Borden se trouvait là. Il est enchanté, ajoute-t-il, de l'accueil fait aux Canadiens par les citoyens de la Grande-Bretagne, reconnaissant dans le Dominion une partie de l'empire.

Nous en sommes tous enchantés.

En terminant, il dit un mot de la marine militaire. A son avis, le Canada doit créer une marine de guerre et il faut que les dreadnoughts se construisent au Canada. Il faut que cet argent se dépense au Canada, qui, ainsi, en bénéficierait. En temps de guerre, l'amirauté devrait avoir la direction, et ainsi le Canada pourrait venir à l'aide de la mère patrie à l'heure du danger. De vives acclamations soulignent ces paroles. Evidemment, l'orateur fait vibrer la corde populaire.

Le Fort-Francis n'est pas le seul endroit où on fait vibrer cette corde. Dans toutes les assemblées comptant une centaine de Canadiens, le même sentiment se traduit par des applaudissements, quand on leur présente la question.

Nombre de députés de la droite ont signalé la difficulté de trouver l'effectif voulu pour ces navires. Je tiens à rappeler ici au ministre de la Marine (M. Hazen) que le Canada est un pays maritime. Qu'il ouvre le rapport de son département et il constatera que près de 70,000 à 80,000 hommes et garçons se livrent à la grande industrie de la pêche au Canada. C'est parmi cette population que nous pourrons recruter les marins et je l'espère, les officiers qui formeront l'effectif de la marine militaire canadienne. Ce n'est pas une tâche impossible de trouver ces marins sur la côte des Provinces maritimes, s'il est impossible d'en trouver sur celle de la Colombie-Anglaise. A Terreneuve il y a nombre de marins...

M. EDWARDS: L'honorable député voudrait-il bien me dire quelle est la proportion de Canadiens parmi l'équipage du "Niobé"?

M. SINCLAIR: Depuis le 21 septembre 1911, parmi les populations des Provinces maritimes, où je demeure, on n'a pas cru que la marine continuerait d'exister sous ce Gouvernement. A l'avènement du Gouvernement actuel, le bruit se répandit que la marine canadienne était vouée à la ruine; qu'il ne servait de rien d'y entrer.

Je ne m'étonne pas que les jeunes gens de la Nouvelle-Ecosse et des provinces maritimes refuseraient de se prêter à ce projet.

M. EDWARDS: Avant la chute du gouvernement Laurier, alors que ce gouvernement avait la haute main sur ce service,

quelle était la proportion de Canadiens parmi l'équipage du " Niobé " ?

M. SINCLAIR: Je n'ai pas ces chiffres sous les yeux pour le moment. Le rapport du dernier exercice affirme, dit-on, que le recrutement a donné d'excellents résultats. Sur les côtes des provinces maritimes il existe une forte population de pêcheurs et il serait assez facile d'y trouver des sujets pour la carrière de marin, pourvu que nous nous décidions à construire une marine militaire au Canada. Les jeunes gens ne se soucient guère d'embrasser cette carrière, à moins qu'il n'existe un système bien établi, et réellement il n'y a absolument rien eu de stable, depuis que les députés de la droite ont traîné cette question dans l'arène politique, à l'époque de cette élection complémentaire dans la province de Québec. Comme le ministre de la Marine est toujours prêt à écouter les avis, voici ce que je lui suggèrerais: S'il lui est reservé, comme je l'espère, de faire mettre au rancart la décision du Gouvernement actuel et de rétablir le système de la marine canadienne, il importerait d'établir sur les côtes des provinces maritimes des écoles de marine où les jeunes gens se livrant à l'industrie de la pêche, qui se trouvent chez eux l'hiver où ils sont assez désœuvrés, pourraient acquérir les aptitudes voulues pour le service de la marine canadienne. Le marin anglais, on le sait, a tout un passé glorieux. A mon avis, il n'est pas de meilleur bois que ceux qui font la chasse aux phoques à fourrure sur les glaces flottantes de Terre-Neuve ou qui forment l'équipage des vaisseaux et des goélettes de pêche sur la côte des provinces maritimes.

Le député de Brandon (M. Aikins) s'est reporté à la guerre de 1812. Je n'ai pas parfaite souvenance de l'argument qu'il a formulé; seulement aux députés de la droite qui s'imaginent qu'il n'existe pas de valeur militaire au pays, il serait bon de rappeler que, durant la guerre de 1812, on équipa en Nouvelle-Ecosse des navires pour le transport des troupes et qu'on les envoya aux Etats-Unis pour aider aux vaisseaux de guerre anglais dans la conduite de cette campagne. Il n'y eut pas de contribution, mais on fit de bonne besogne.

Nous n'avons pas envoyé de contribution, dis-je, au trésor impérial, mais nous avons envoyé des hommes qui ont aidé l'amirauté dans la tâche qu'elle avait entreprise et ces hommes ont rapporté une contribution assez rondelette d'argent américain avec lequel nous avons commencé le collège Dalhousie, une des grandes institutions d'enseignement dans ce pays. Il est inutile pour le ministre de la Marine et des Pêcheries de nous parler de ces braves gens de la côte des Provinces maritimes, qui ont du salin dans les narines, s'ils doivent faire trois mille milles pour voir les dreadnoughts qu'il va construire.

Les honorables députés de la droite ont insisté beaucoup sur le fait qu'ils allaient entreprendre quelque chose qui s'exécuterait vite. Mais si nous adoptions l'amendement qui est soumis à la Chambre, ces dreadnoughts pourraient être construits en Angleterre, car l'amendement ne dit pas qu'ils doivent être construits au Canada. Ils doivent être montés par des Canadiens et rester la propriété des Canadiens. Leur premier devoir sera de protéger les côtes du Canada et d'aider à la défense de l'empire. C'est la proposition faite dans l'amendement qui prévoit que ces dreadnoughts pourraient être construits dans des chantiers maritimes anglais, mais vous remarquerez, monsieur l'Orateur, qu'en plus de ces dreadnoughts, nous devons avoir un certain nombre d'autres navires pour composer ces escadres. Nous demandons six croiseurs, douze torpilleurs et six sous-marins. Nous pourrions occuper les chantiers maritimes du Canada à construire ces croiseurs, ces torpilleurs et ces sous-marins et nous pourrions ordonner la construction immédiate de ces navires sur les deux océans en faisant exécuter les travaux avec une plus grande rapidité que l'administration actuelle le propose. Si les honorables députés de la droite veulent faire quelque chose de rapide et qui en mérite la peine, ils doivent voter pour cet amendement.

Il est bien connu généralement qu'il faut un temps considérable pour construire un dreadnought. Dans les discussions qui ont eu lieu à la Chambre des communes en Angleterre, on a établi qu'il fallait au moins deux ans pour construire un de ces grands navires dans les chantiers anglais.

Quelques-uns de mes honorables amis semblent croire que tout marche comme une horloge dans les arsenaux anglais, qu'il n'y a pas de retard et que si un navire est commandé, sa construction est faite avec la plus grande rapidité possible. Cela ne se passe pas ainsi. Il y a en Angleterre des difficultés ouvrières plus nombreuses qu'au Canada. Dans une discussion consacrée aux retards survenus dans les chantiers anglais, une des plus grandes autorités du parti conservateur ou unioniste, M. Allan Burgoyne, M.P., éditeur de la " Naval Review ", qui a étudié cette question pendant plusieurs années, a fait la déclaration suivante:

Des critiques semblables peuvent être présentées à propos des retards de quatre autres vaisseaux de ce type. Mais dans le cas des navires de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande il y a presque un scandale qui se rattache à leur exécution. Une compagnie bien connue avait donné sa soumission pour le blindage

d'un type spécial. Mais elle ne put se procurer un brevet pour ce blindage et elle essaya de le fabriquer elle-même avec le résultat que l'amirauté fut forcée de condamner toute la cuirasse et les navires sont maintenant dans le Clyde, construits complètement sauf la cuirasse. Le secrétaire financier de l'amirauté aurat bien pu faire une réponse à cela. D'abord je portai une charge d'incompétence et un manque de surveillance dans l'exécution des soumissions qui avaient été acceptées, par ceux qui devaient les manufacturer.

C'est ce qui se passe dans les chantiers de l'Angleterre et par conséquent on ne peut pas s'attendre à ce que les travaux se fassent plus rapidement qu'au Canada.

Nous avons confiance, dans l'opposition, en l'habileté de la population canadienne. Nous sommes assurés que si le gouvernement décidait de faire construire ces navires au Canada, les Canadiens seraient à la hauteur de la tâche. Je n'ai pas de doute qu'on pourrait aussi bien exécuter l'entreprise ici qu'en Angleterre.

Le premier ministre dans son discours éloquent qu'il prononçait l'autre jour parlait de la situation enviable que les Canadiens occupaient comme citoyens de l'empire britannique. Il est parfaitement vrai, monsieur l'Orateur, que c'est là la plus précieuse de nos richesses. Il n'y a pas un sujet britannique dans notre immense empire qui ne jouisse pas de la protection du drapeau britannique. Il n'y a pas un tout petit navire de pêche qui navigue dans les parages du cap Race, ou la moindre hutte de settler dans la prairie de l'ouest, qui ne sont pas une affaire d'importance dans l'empire. Nous sommes fiers de notre merveilleux héritage dans ce pays, mais si nous sommes fidèles à nos traditions, nous devons faire en sorte que le drapeau flotte toujours dans ces régions que nous gouvernons aujourd'hui.

Ce n'est qu'un passe-temps de planter le drapeau canadien çà et là, dans les régions septentrionales et de peindre en rouge de grandes étendues sur la carte si nous n'avons pas le courage de maintenir ce drapeau et de défendre ces pays sur terre et sur mer. Pendant plus de 150 ans nous avons accepté la protection de la flotte anglaise et on nous demande aujourd'hui, non seulement de nous protéger nous-mêmes, mais de prendre pour nous une partie du fardeau de la protection de l'empire. Et quelle réponse donne notre Gouvernement à cette demande? Une offre de trois dreadnoughts vides et un refus de prendre aucune responsabilité permanente pour la défense de l'empire. J'affirme positivement que ce n'est pas l'expression du sentiment canadien.

Ce n'est pas là la réponse du peuple canadien, c'est simplement celle d'un groupe de jingoïstes et millionnaires qui, pour le moment, jouent un rôle en vue dans les affaires de ce pays. Si je supposais un instant que le don de ces trois dreadnaughts exprimât le véritable sentiment du peuple canadien, j'en arriverais à la conclusion qu'il faudrait une bataille navale ou quelque circonstance de cette nature pour nous tirer de notre indolence nationale. Monsieur l'Orateur, mieux vaudrait pour nous que nos côtes fussent menacées et que notre peuple fût mis sur le qui-vive par un ennemi qui envahirait notre territoire que de nous contenter d'être un peuple de brocanteurs, de trafiquants, n'ayant aucun sentiment national, le moindre courage, les aspirations même les plus restreintes. D'après ce que je connais du tempérament du peuple canadien, je crois pouvoir dire qu'il est prêt à adopter une politique navale permanente et qu'il est tout disposé à assumer, non seulement la tâche de défendre les côtes de son pays, mais encore celle d'encourir une part raisonnable du coût de la défense de ce grand empire auquel nous appartenons.

Je m'oppose à la proposition soumise par le Gouvernement pour les raisons suivantes:

1. Parce qu'il n'existe pas d'urgence qui excuse cette politique;

2. Parce que cette proposition est le résultat d'un compromis avec le parti nationaliste de la province de Québec;

3. Parce qu'elle ne nous permet pas de saisir l'occasion qui nous est maintenant offerte d'établir et de promouvoir l'industrie de la construction de navires en acier au Canada;

4. Parce qu'elle remet à un temps indéfiniment éloigné les commencements d'une marine de guerre canadienne;

5. Parce que le projet soumis par le Gouvernement n'apporte aucune aide à la Grande-Bretagne, vû qu'il constitue un ajouté au programme naval énoncé déjà et qu'il fait payer par les autorités de la mère-patrie le coût de l'équipement et du maintien de ces navires;

6. Parce que la politique du Gouvernement laisse entendre que le peuple du Canada se compose d'une foule de revendeurs qui préféreraient payer de l'argent que de combattre;

7. Parce qu'il s'agit de l'introduction d'un système subversif du principe du gouvernement autonome.

Voilà, monsieur l'Orateur, les raisons pour lesquelles je m'oppose à la politique prônée par la présente administration et pour lesquelles j'ai l'intention, lorsque la question sera soumise, de voter en faveur de l'amendement.

(La séance est levée à minuit moins le quart.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 17 décembre 1912.

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

1re LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (n° 37), déposé par M. Clark (Red-Deer), concernant la compagnie du chemin de fer central de l'Alberta;

Le 2e (n° 38), déposé par M. Buchanan, concernant la compagnie de chemin de fer et d'irrigation de l'Alberta;

Le 3e (n° 39), déposé par M. Smyth, concernant la compagnie du chemin de fer de l'Est de l'Algoma;

Le 4e (n° 40), déposé par M. Taylor, concernant la compagnie de chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise;

Le 5e (n° 41), déposé par M. Smith, concernant la compagnie du chemin de fer de Campbellford à l'Ouest du lac Ontario;

Le 6e (n° 42), déposé par M. Morphy, concernant la compagnie du chemin de fer de Guelph à Goderich;

Le 7e (n° 43), déposé par M. Taylor, concernant la compagnie du chemin de fer de Kootenay à Arrowhead;

Le 8e (n° 44), déposé par M. Cash, concernant la compagnie du chemin de fer du Manitoba et Northwestern;

Le 9e (n° 45), déposé par M. White (Renfrew), concernant la compagnie du canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne;

Le 10e (n° 46), déposé par M. McKay, tendant à constituer en corporation la North West Guarantee and Accident Insurance Company;

Le 11e (n° 47), déposé par M. Fripp, concernant la compagnie électrique d'Ottawa;

Le 12e (n° 48), déposé par M. Fripp, concernant la compagnie du gaz d'Ottawa;

Le 13e (n° 49), déposé par M. Fripp, concernant la compagnie du chemin de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa.

L'AJOURNEMENT DE NOEL.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Avant de passer à l'article spécial de l'ordre du jour, je propose qu'on appelle les avis de motion, puis les affaires de l'initiative du Gouvernement.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article suivant de l'ordre du jour:

Que lorsque la Chambre s'ajournera le 19 courant elle reste ajournée jusqu'au lundi, 13 janvier prochain.

M. BORDEN: En réponse au représentant de Pictou (M. Macdonald), j'ai dit l'autre jour que je consentais à ce que l'ajournement ait lieu aujourd'hui plutôt que jeudi, et, si on me le permet, je proposerai l'adoption de la motion ainsi modifiée. Cela paraît plaire aux députés des deux côtés de la Chambre.

M. HENDERSON: Il semble que le lundi soit un jour très commode. Je suppose que nous pouvons tous voyager le dimanche pour nous rendre ici. Je m'étonne que le député de Pictou n'ait pas proposé un autre jour que le lundi.

M. BENNETT (Simcoe-est: L'arrangement projeté incommoderait fort nombre de représentants de la province d'Ontario. Ceux qui n'habitent pas près des réseaux principaux du Grand-Tronc ou du Pacifique-Canadien ne peuvent quitter leurs foyers que le lundi après-midi. Je n'avais pas compris qu'elle était l'entente et je croyais que la rentrée n'aurait lieu qu'au milieu de la semaine. Je demande qu'on tienne compte de cet inconvénient.

M. BORDEN: Je crains que nous ne retardions tellement la rentrée jusqu'à l'approche du printemps qu'il restera très peu de temps pour la session. Cependant, si la députation est fortement d'avis que mardi serait un jour plus commode, j'agréerai cette demande pourvu qu'il n'y ait pas de voix discordante. Je voudrais que cette date fût définitive. Si cela est entendu, je demanderai à modifier ma proposition en remplaçant " lundi le 13 " par " mardi le 14 ".

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

DISCUSSION DU PROJET DE RESOLUTION MODIFIANT LA LOI DES BANQUES.

Sur la motion de l'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances) la Chambre se déclare en comité général pour examiner un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de refondre les lois relatives au commerce de banque, de prolonger jusqu'au premier jour de juillet 1923 les chartes des différentes banques auxquelles s'appliquent les dispositions de la loi des banques, et d'autoriser le paiement sur le fonds du revenu consolidé d'une rémunération à des experts chargés d'examens spéciaux d'opérations ou affaires de banque que le ministre des Finances croira nécessaires.

M. BENNETT (Simcoe-est) prend le fauteuil.

M. WHITE: Si j'ai interrompu le débat sur l'article spécial de l'ordre du jour, c'est parce que des députés des deux côtés de la Chambre m'ont demandé un exemplaire de la nouvelle loi des banques que je déposerai sur le bureau lorsque ce projet de résolution aura été adopté.

Le projet lui-même mentionne une des dispositions de la nouvelle loi qui prescrit

une vérification des comptes par des comptables experts nommés par les actionnaires de la banque à l'assemblée générale annuelle. Actuellement, il n'y a aucun mode d'inspection ou de vérification des comptes des banques autorisées, sauf celui auquel ont recours les différentes banques elles-mêmes et qui est très utile en ce qu'il renseigne les administrateurs sur la gestion des affaires de la banque dans les diverses succursales.

La présente loi autorise le ministre des Finances à exiger des banques un rapport ou un état ayant trait à tout ce qui concerne leurs affaires au sujet desquelles il peut y avoir lieu de s'enquérir, mais il n'y a rien qui lui permette de vérifier les renseignements obtenus. Autrement dit, il doit complètement se fier aux déclarations des banques. Il m'est venu à l'idée que, lors de la rédaction de la nouvelle loi des banques, il serait sage d'y incorporer une disposition qui permettra au ministre, s'il a lieu de soupçonner l'exactitude d'un rapport fait par une banque, de faire vérifier ce rapport par un fonctionnaire impartial. Le fonctionnaire que j'ai choisi pour remplir ce devoir est l'expert-comptable nommé par les actionnaires, qui sont les propriétaires de la banque. L'expert-comptable, cela va sans dire, est indépendant, et je crois, par conséquent, qu'il est bien choisi pour présenter au ministre, sous le régime de la vérification des comptes, par une personne du dehors, régime que je me propose d'établir, un rapport sur toute question ayant trait aux opérations de la banque et au sujet de laquelle le ministre désire obtenir des renseignements.

Prenons un exemple sur le vif et supposons que le rapport mensuel d'une banque révèle quelque chose qui ne semble pas satisfaisant au ministre, ou qui exige plus d'explications. Il demanderait d'abord à la banque de plus amples renseignements, mais si ceux-ci ne le satisfaisaient pas, il s'adresserait à l'expert-comptable, qui est indépendant de la banque et de ses administrateurs et le prierait de faire un rapport sur ce sujet. J'ai cru qu'il était fort à désirer que l'Etat rétribuât les services spéciaux de l'expert-comptable afin que celui-ci sente qu'il est directement responsable au Gouvernement des rapports qu'il fait sous la direction du ministre. Vu que ces paiements seraient imputables sur le fonds du revenu consolidé du Canada, je suis obligé de proposer un projet de résolution relativement à cette refonte comparativement peu importante de la loi des banques.

Je le répète, si le comité approuve ce projet de résolution, je ferai un exposé des plus succincts des principales modifications que renferme la nouvelle loi.

M. GERMAN: Y aura-t-il, pour chaque banque, un expert-comptable nommé par les actionnaires, de sorte que le ministre, s'il désire un rapport spécial concernant une banque en particulier, obtiendra ce rapport de l'expert-comptable nommé par les actionnaires de cette banque.

M. WHITE: L'honorable député a bien saisi ma pensée. La nouvelle loi décrète que les actionnaires de chaque banque, à l'assemblée générale annuelle, choisiront un vérificateur ou plus.

M. GERMAN: C'est ce qu'ils font actuellement, n'est-ce pas?

M. WHITE: Non; deux ou trois banques le font, mais toutes ne le font pas. Mon prédécesseur, l'honorable M. Fielding, lorsqu'il a déposé son projet de refonte de la loi des banques, en 1911, a rendu facultatif la vérification des comptes par une personne du dehors. Son projet décrétait que les actionnaires peuvent désigner des experts-comptables afin de vérifier les livres, les reçus, les comptes et les valeurs de la banque et de certifier aux actionnaires, à l'assemblée générale annuelle, que le bilan qui leur est présenté contient un exposé fidèle des affaires de la banque.

J'ai fait un pas de plus et bien que je ne puisse dire quel était l'avis de mon prédécesseur, je suis porté à croire que, s'il déposait son projet de loi en ce moment-ci, il suivrait la même ligne de conduite. Je crois que la méthode dont j'ai tracé les grandes lignes est calquée sur la méthode anglaise—méthode qui s'applique aux grandes banques anglaises—et qu'elle est la même, en somme, que les différentes provinces ont adoptée relativement à la vérification des comptes des compagnies financières et autres.

M. MACLEAN (Halifax): Aux termes de la loi anglaise, l'inspection est-elle obligatoire ou facultative?

M. WHITE: Je crois qu'elle est obligatoire, en tout cas, nous la rendons obligatoire.

En réponse à la question posée par l'honorable député de Welland (M. German), il y aura un vérificateur ou des vérificateurs pour chaque banque, et le Gouvernement, au cas où il désirerait faire une enquête sur quelques matières particulières se rapportant aux affaires d'une banque, pourra demander aux vérificateurs de faire un rapport spécial au ministre sur la question.

M. PARDEE: Le vérificateur nommé par les banques fera-t-il un rapport au ministre?

M. WHITE: Le vérificateur nommé par les actionnaires de la banque fera lui-même le rapport au ministre. J'ai pensé que c'était un plan préférable à celui de nommer un vérificateur ou comptable étranger spécial pour examiner une question qui, probablement, ne demandera pas de longues explications; à première vue elle pourrait nécessiter une enquête et cependant après

examen il se pourrait qu'elle fût de minime importance. Il est donc désirable que le vérificateur nommé par les actionnaires, qui est familier avec les affaires de la banque et qui, ainsi que je l'ai déjà dit, occupe une position entièrement indépendante, fasse ce rapport spécial au Gouvernement.

M. CARVELL: Cet expert aura-t-il le droit de s'enquérir de l'état d'un compte ou d'un actif particulier, ou fera-t-il simplement une vérification des livres de la banque?

M. WHITE: Mon honorable ami veut-il dire que le ministre pourra lui demander de faire une enquête particulière?

M. CARVELL: Oui.

M. WHITE: Il faudrait alors examiner ce compte particulier, et ce n'est pas mon intention. Mais si par exemple on fait savoir au Gouvernement dans le rapport que la banque lui fera, ainsi que la chose a déjà été faite dans le passé, dans le cas de faillite d'une banque, qu'un certain état de chose existe, je crois qu'il est très à propos et nécessaire que le ministre ait le pouvoir de soumettre le cas au vérificateur et de lui demander de faire un rapport spécial. Je n'entends pas dire par là que ce rapport doit donner au ministre ou au Gouvernement tous les renseignements sur un compte en particulier. Je crois que ce ne serait pas du tout désirable, et que le Gouvernement, dans ces circonstances, ne demandera pas ces renseignements; je ne crois pas non plus que le bill vise si loin que cela.

M. CARVELL: Je crains qu'à moins que le ministre n'aille aussi loin que cela, la vérification ne servira pas à grand chose, parce que, malheureusement, plusieurs banques sont tombées en faillite dans l'est du Canada à ma connaissance, à cause de l'existence de quelques comptes qui n'auraient pas dû exister. Conséquemment, à moins que vous ne puissiez vous enquérir de l'état de certains comptes ou actifs, si vous préférez les appeler ainsi, je ne vois pas quel avantage on trouvera dans une vérification.

M. WHITE: Je crains que nous ne nous comprenions pas. Je croyais que mon honorable ami voulait parler des comptes de maisons de commerce qui font affaire dans les banques, et qu'il craignait que, dans l'application de cette loi, et spécialement des articles que nous discutons présentement, le Gouvernement pourrait demander des renseignements sur les comptes ordinaires. La question ne fait pas de doute que, s'il y avait quelques soupçons de fraude au sujet de certains comptes, le Gouvernement aurait le droit de demander au vérificateur de faire un rapport spécial, pour la bonne raison que le vérificateur, avant de pouvoir certifier que le bilan représente un état exact et véritable des affaires de la banque, est obligé de contrôler tous les comptes et d'en faire une vérification régulière, et que si en faisant cette vérification il découvrait quelque chose indiquant que la banque était victime de quelque fraude, ou que des comptes étaient tenus de façon frauduleuse, je n'ai aucun doute qu'avant de pouvoir certifier son rapport le vérificateur serait obligé, indépendamment de toute demande de la part du ministre, d'appeler l'attention des directeurs sur le sujet, et si c'était nécessaire, celle des actionnaires. J'avais seulement a l'idée les comptes ordinaires, à propos desquels il n'y a aucun soupçon de fraude, et je comprenais que mon honorable ami désirait savoir si le Gouvernement demanderait au vérificateur d'examiner les comptes de ce genre. Certainement que si la question de solvabilité de la banque était soulevée ou toute autre irrégularité alléguée, alors cet examen devrait être fait, parce qu'il serait absolument nécessaire, et dans ce cas-là le ministre aurait le droit de demander au vérificateur de lui faire un rapport sur tout ce qu'il croirait avoir découvert.

M. EMMERSON: Le ministre a-t-il songé que le vérificateur, bien que nommé par les actionnaires, serait en réalité et pratiquement le choix des directeurs, parce que les directeurs ont généralement la majorité des actions dans une banque; ce sont eux qui ont la majorité des voix dans l'élection des fonctionnaires de la banque.

M. WHITE: Mon attention a été appelée sur ce point, et je l'ai étudié. Je ne crois pas que cette proposition soit toujours vraie, et à ma connaissance l'effet moral sur le personnel et sur les fonctionnaires d'une institution de la nomination de vérificateurs pris au dehors est très grand. Je ne doute aucunement de son extrême importance pour toutes les institutions.

Je voudrais voir les actionnaires de toutes les institutions industrielles du Canada, des compagnies de chemins de fer et des banques, etc., porter un plus grand intérêt aux affaires de ces institutions respectives qu'ils ne le font aujourd'hui. Je crois que les actionnaires d'une banque devraient particulièrement s'intéresser aux affaires de cette banque, et surtout faire le choix d'un bon vérificateur, et il devraient se rappeler que l'argent qu'ils ont payé n'est pas seul en jeu, mais qu'ils ont double responsabilité, et je crois conséquemment que les actionnaires d'une banque prendront soin de nommer pour faire la vérification des livres que cette loi a en vue une société de vérificateurs de haute réputation. Je suis aussi porté à croire que l'opinion publique demandera fortement que l'on nomme pour faire la vérification des livres de nos ban-

ques autorisées des vérificateurs occupant un rang élevé dans leur branche.

(Rapport est fait de la résolution qui est lue une 1re et 2e fois et adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances) demande à déposer un bill (n° 36) concernant les banques.

Ainsi que je l'ai déjà dit, si je dépose ce bill maintenant, c'est que je veux me rendre au désir des députés qui en veulent avoir des copies et qui seront prêtes cet après-midi ou demain au plus tard. La discussion sur le bill même ne devrait cependant proprement se faire lors de la deuxième lecture, mais avec le consentement de la Chambre, et aussi brièvement que possible, je désire indiquer les changements principaux qui ont été apportés dans la loi actuelle.

Comme la Chambre le sait, les chartes des banques expiraient le premier juillet 1911 en vertu du chapitre 29 des Statuts revisés du Canada, mais ces chartes et les pouvoirs accordés aux banques ont été prolongés par les lois de 1911 et 1912 d'une année dans chaque cas, ce qui conserve l'existence aux banques jusqu'au 1er juillet 1913. C'est l'habitude lorsqu'on fait la révision des Lois concernant les banques de la faire pour une période de dix ans, et pour suivre cette pratique le bill que je soumets à cette Chambre prolongera les chartes des différentes banques ainsi que les pouvoirs qui leur ont été concédés jusqu'au 1er juillet 1923. J'indiquerai très brièvement quelques-uns des principaux changements contenus dans la nouvelle loi.

M. MACLEAN (Halifax): Les changements dans le bill ont-ils été imprimés en caractères différents du caractère ordinaire?

M. WHITE: Les changements dans le bill ont été imprimés en lettres italiques, ce qui permettra de les reconnaître facilement. Le bill établit de nouvelles sauvegardes pour la protection des souscripteurs, lors de l'organisation d'une banque, entre la période de l'obtention de la charte et celle de l'octroi du certificat du conseil de la trésorerie. Les directeurs provisoires ou le bureau des directeurs ne peuvent faire aucune dépense, à moins que ce soit des dépenses de peu d'importance et absolument nécessaires, tant que la demanle du certificat n'a pas été faite au conseil de la trésorerie; et celui-ci peut refuser d'accorder le certificat tant qu'il n'est pas certain que toutes les dépenses se rapportant aux commissions et aux questions de même genre, sont raisonnables. Au cas où il s'écoulerait quelques années avant que le certificat du conseil de la trésorerie puisse être obtenu, et si l'on ne réussissait pas à fonder la banque, alors aucune des sommes qui sont entre les mains des directeurs ou

directeurs provisoires, suivant le cas, ne peuvent être payées pour commissions ou autres fortes dépenses, sans le consentement des souscripteurs obtenu à une assemblée spéciale appelée à cette fin, ou sur un ordre d'une cour de justice.

J'ai déjà expliqué à la Chambre, et j'y reviendrai très brièvement, le principe que j'ai adopté au sujet de la vérification par un étranger. Je répéterai qu'en cela nous avons suivi la loi anglaise concernant la vérification des grands établissements à fonds social. Je crois que l'on s'est trouvé très satisfait de ce système en Angleterre, et je suis porté à croire qu'il sera pour nous une sauvegarde très effective contre le retour de circonstances comme celles que nous avons eu le malheur de constater dans l'histoire récente des banques au Canada. Je veux parler plus particulièrement de la banque Ontario, de la banque Sovereign et de la Farmers' Bank. Je pense qu'un bon système de vérification extérieure, tel que celui que nous proposons dans cette loi, aurait empêché la faillite de ces institutions, ou aurait, dans le cas de l'une d'elles, fait découvrir les fraudes qui ont amené la déconfiture de cette banque. Il ne m'est pas nécessaire pour le moment d'insister plus longtemps sur ce point.

Au sujet du rapport annuel que doivent présenter les directeurs d'une banque aux actionnaires, je dois dire que la formule actuelle, celle qui est inscrite dans la loi actuelle des banques, fait réellement partie de nos lois depuis soixante ans à peu près, et est devenue beaucoup surannée, tellement que plusieurs banques l'ont elle-même beaucoup modifiée dans leurs rapports annuels aux actionnaires. Nous l'avons nous-mêmes modifiée davantage, de façon à communiquer aux actionnaires des renseignements que la loi actuelle n'obligeait pas de donner.

Je puis dire la même chose au sujet du rapport mensuel au ministre des Finances. La formule de ce rapport a été modifiée en y ajoutant d'autres demandes de renseignements, le but étant dans les deux cas d'offrir aux actionnaires et au Gouvernement, respectivement, un état détaillé de l'actif et du passif de la banque, disposé avec ordre, et montrant, aussi fidèlement que possible, la situation de la banque. Je le répète, en ce qui regarde l'état annuel soumis aux actionnaires il y sera attaché le certificat du vérificateur ou des vérificateurs, attestant qu'ils ont examiné les livres, comptes, pièces justificatives, garanties, ainsi que l'encaisse de l'établissement en question, et que le bilan présenté aux actionnaires donne une connaissance exacte des affaires de la banque à la date de sa confection.

Le projet de loi déposé par mon prédécesseur traitait d'une autre question: la peine méritée par les directeurs, administrateurs, vérificateurs pour confection de rapports faux et trompeurs à l'intention des

actionnaires, ou du Gouvernement, ou même de qui que ce soit. Aux termes de la présente loi, il est à peu près de rigueur de prouver l'intention de fraude. La simple négligence de la part des employés ou directeurs d'une banque ne les fait pas tomber sous le coup de la loi criminelle.

J'ai réfléchi assez longuement là-dessus, et il me paraît bien que la loi des banques devrait déclarer justiciable du jury tout directeur ou administrateur coupable de simple négligence. Sous le régime actuel, ni directeur, ni président ne peut être inquiété, quelle qu'ait été sa négligence, si l'on n'est en mesure d'établir qu'il a à dessein caché la vérité. C'est là, si je ne me trompe, le sens de la décision rendue. J'ai inséré dans la nouvelle loi une disposition en vertu de laquelle, outre les pénalités imposées par la loi existante pour falsification, ou tromperie, ou fausse affirmations faites de propos délibéré, les directeurs administrateurs et vérificateurs seront justiciables du jury et punissables, du simple fait de négligence dans l'établissement ou la publication d'états faux et trompeurs.

Voici une autre disposition de la nouvelle loi que je désire signaler à l'attention; elle a trait à la circulation des banques. La Chambre ne l'ignore pas, sous le régime actuel il est permis aux banques d'émettre des billets jusqu'à concurrence du chiffre de leur capital versé et resté intact. En outre, un article de la loi actuelle autorise les banques, durant ce qu'on désigne la période d'expédition de la récolte, du 1er septembre à la fin de février, à émettre moyennant versement de 5 p. 100 de droits, du papier monnaie additionnel jusqu'à concurrence de 15 p. 100 de leur capital en réserve, versé et intact. Ces privilèges, je les maintiens en faveur des banques, mais, en outre, nous nous proposons d'autoriser les banques à émettre des billets contre de l'or chez le receveur général, et recevoir en échange des billets du Trésor, au chiffre de cinq dollars ou plus. L'or est, bien entendu, déposé comme garantie, en vue d'assurer le rachat des billets de l'Etat émis en conséquence. Ainsi les banques mettent en circulation, outre leurs propres billets pour le montant fixé par la loi, un chiffre important de billets du Trésor obtenus de la manière qui vient d'être indiquée.

Dans le cours de l'automne dernier, le Trésor émit, si je ne me trompe, pour plus de dix millions de nouveaux billets de cinq dollars. Les banques se procurent ces billets et les mettent en circulation, en outre de leurs propres billets. Les frais d'impression de ces billets retombent, bien entendu, sur le Trésor public, de même que les frais de garde de l'or qui est déposé préalablement à l'émission de ces billets.

La Chambre sera peut-être heureuse d'apprendre que la Banque d'Angleterre a son bureau d'émission qui échange ses propres billets contre de l'or. De même la Banque d'Ecosse, outre ses privilèges ordinaires d'émission, a celui d'émettre des billets contre l'or qu'elle a en sa possession. Nous voulons autoriser nos banques à émettre des billets contre de l'or, et, dans ce but, j'ai inclu dans la nouvelle loi des banques une disposition autorisant l'établissement de ce que nous désignons une réserve d'or centrale. On y déposera les montants d'or que les diverses banques jugeront à propos de nous confier. Telle banque pourra y déposer pour, disons, cinq millions en or, et pourra émettre des billets contre un ou deux, ou trois, ou quatre, ou même cinq millions de ce dépôt. Elle pourra émettre jusqu'à concurrence de la totalité de la réserve d'or, mais elle ne pourra pas excéder le montant figurant à son crédit dans la réserve d'or centrale. Si jamais le montant d'or gardé pour elle dans la réserve d'or centrale excède le montant de sa circulation fiduciaire garantie par cet or, alors ce surplus dans la réserve d'or centrale fera partie de l'actif de la banque et pourra être inclus dans son rapport au Gouvernement. Cette réserve d'or sera confiée à quatre dépositaires, dont trois seront nommés par l'association des banques canadiennes et un par le Gouvernement. J'ai inséré une disposition aux termes de laquelle les fonctionnaires du département des Finances doivent faire rapport au moins deux fois par année de la quantité d'or ainsi détenue dans la réserve d'or centrale; en d'autres termes, il est pourvu à l'inspection par le Gouvernement de la réserve d'or centrale.

La garde de cet or, et les conditions régissant son dépôt devront être déterminées en conformité des règlements de l'association des banques canadiennes, lesquels doivent être approuvés par le conseil du Trésor.

Dès lors les banques vont être en mesure de faire leurs dépôts d'or dans quelque grand centre, comme Montréal, par exemple; et elles pourront désormais émettre des billets au delà du chiffre fixé par la loi actuelle, jusqu'à concurrence des montants de leurs dépôts respectifs dans cette réserve. Je dois faire observer que les banques ne réalisent aucun bénéfice sur l'émission de leurs billets contre l'or ainsi déposé, comme celui qu'elles réalisent lorsqu'elles émettent des billets garantis par leur propre solvabilité. Car cet or pourrait être utilisé, moins commodément, sans doute, mais pourrait être utilisé au lieu des billets, ou encore les banques pourraient fort bien déposer l'or, obtenir des billets du Trésor en échange et parer à la circulation fiduciaire de cette manière.

M. MACLEAN (Halifax): Ce fonds aura-t-il une désignation spéciale?

M. WHITE: Aucune désignation spéciale ne lui est attribuée. A la suite de l'établissement de cette réserve d'or, la circulation fiduciaire des banques sera soumise au même contrôle qu'aujourd'hui; c'est-à-dire qu'on exigera des rapports non seulement au Gouvernement, mais à l'association des banques canadiennes et que la circulation fiduciaire sera l'objet de la même surveillance. Le seul changement consiste en ceci, que les banques seront libres désormais d'augmenter le chiffre de leur circulation dans la mesure que j'ai dite, c'est-à-dire jusqu'à concurrence de leurs dépôts respectifs dans la réserve d'or centrale. Cette question a été l'objet d'une étude sérieuse et attentive de la part du Gouvernement.

La conséquence sera, si je ne me trompe, que le Canada avec le temps deviendra un des principaux pays dépositaires d'or, et l'établissement de cette réserve d'or sera grandement à l'avantage du prestige et du crédit du Canada. Cette ligne de conduite a déjà été adoptée en Europe. Je le répète, la Banque d'Angleterre a son bureau d'émission qui échange ses billets contre de l'or. De même, dans une mesure restreinte, la Banque d'Ecosse émet des billets; et de même encore, dans les pays du continent, des billets de banque sont émis contre de l'or ou dépôts d'or en réserve; et comme résultat, beaucoup de ces pays ont accumulé des réserves d'or très considérables et qui sont utilisables sur-le-champ pour le rachat des billets émis par les diverses banques.

M. MACLEAN (Halifax): Le Gouvernement exige-t-il un droit pour cette émission contre de l'or?

M. WHITE: Non. Le Gouvernement avec raison exige un droit sur la circulation fiduciaire additionnelle actuellement permise aux banques durant la saison d'exportation des blés, cette circulation se trouvant garantie par leur propre solvabilité; mais du moment qu'il y a lieu d'effectuer le dépôt en or, il saute aux yeux que la banque ne réalise aucun bénéfice sur cette opération. Elle y gagnerait même si, contre l'or déposé, elle se procurait des billets du Trésor, car en pareil cas le Trésor solde les frais d'impression, tandis que, aux termes d'une disposition de la nouvelle loi, la banque qui se prévaut du droit d'émettre de ses billets contre de l'or devra solder les frais de gravure de ces billets.

M. MACLEAN (Halifax): Cela est bien évident, mais je pensais que la garde de l'or et sa gestion entraîneraient certains petits frais pour le Gouvernement. . .

M. WHITE: Je n'avais pas compris que c'était la question, et je m'empresse de dire que tous les frais d'administration de la réserve centrale seront à la charge des banques. J'ai à l'étude et je déposerai probablement un de ces jours un projet de loi tendant à faire payer aux banques, qui continuent à utiliser le bureau du receveur général pour les dépôts d'or garantissant le remboursement des gros billets du Trésor pour leurs règlements de comptes quotidiens, une somme raisonnable en considération du service ainsi rendu par le Gouvernement. La Chambre aimera peut-être à savoir que nous avons actuellement en dépôt un très fort montant d'or, 70 à 80 millions, je pense, dans le bureau du receveur général, comme garantie des gros billets qui sont émis par l'Etat. Les banques se servent de ces gros billets pour opérer entre elles leurs règlements de comptes quotidiens. Mais, en outre, il est certain que les banques ont pris l'habitude d'utiliser le bureau du receveur général comme endroit commode pour le dépôt de leur or. Ce que je veux faire comprendre c'est que, si les banques continuent cette pratique, il n'est que juste qu'elles contribuent une certaine somme jugée raisonnable en récompense du service que leur rend l'Etat en prenant soin de leur or.

M. MACLEAN (Halifax): Dans quelle mesure la circulation sera-t-elle accrue si les banques tirent partie de ce privilège jusqu'à concurrence du montant de l'or déposé dans la réserve centrale?

M. WHITE: Il est impossible de le dire pour cette raison: la loi des banques n'impose pas à ces institutions l'obligation de détenir telle ou telle quantité d'or comme partie de leur actif. Il s'ensuit que les uns en détiennent proportionnellement plus que d'autres, et la quantité varie de temps à autre, de jour en jour. Le présent bill autorisera les banques, comme je l'ai dit, à déposer, disons, cinq millions, et de l'y laisser presque en permanence. Tel sera, je l'espère, l'effet de la présente mesure. Les banques auront le loisir d'augmenter leur circulation suivant leurs besoins jusqu'à concurrence de ce montant, mais non pas davantage. Dans quelle mesure les banques se prévaudront-elles des dispositions de la nouvelle loi, je n'en saurais rien dire. Si je ne me trompe, la plupart des banques déposeront de l'or et émettront des billets pour le même montant. Je suis porté à croire, que au début, la circulation des billets n'en sera pas fortement augmentée; mais je crois aussi que, avec le temps, elle se développera dans une grande mesure et que les banques pourront ainsi faire face d'une manière plus satisfaisante aux besoins de la circulation monétaire dans le pays.

M. NESBITT: Puis-je savoir quel contrôle le ministère exercerait sur l'émission et la rentrée des billets?

M. WHITE: Le même qu'aujourd'hui. Par la loi qui existe, les administrateurs de la banque sont tenus de déclarer le chiffre des billets en circulation. Il est fait, je crois, un semblable rapport à l'association des banques canadiennes, qui a le devoir de surveiller l'émission des billets.

M. NESBITT: Mais cette surveillance, vous ne l'exercez pas vous-mêmes? Vous avez à vous en rapporter à la déclaration que l'on vous fait?

M. WHITE: C'est vrai; mais jusqu'à présent, les banques n'ont jamais, que je sache, abusé du pouvoir d'émettre des billets; et, avec la surveillance exercée par l'association des banques canadiennes, avec les dispositions actuelles de la loi des banques, les pénalités édictées pour le cas de déclarations fausses et l'expérience du passé, je crois que nulle émission exagérée ne peut se produire. Le point sur lequel j'insiste, c'est que, par la nouvelle loi, il sera possible, comme à présent, d'obtenir, de fois à autre, la même preuve des émissions de billets.

M. NESBITT: Je regrette de n'avoir pas été ici au moment où l'honorable ministre a fourni ses explications. Me serait-il permis de demander s'il a l'intention de soumettre au comité des banques et du commerce ce projet de loi, après qu'il aura subi les diverses épreuves par lesquelles il doit passer?

M. WHITE: Notre intention, en effet, est de renvoyer le projet de loi au comité des banques et du commerce. Je sais de quelle importance est cette loi, et je me rends compte de la complexité de notre système de banques. Aussi, je ne prétends pas dire que ce soit là le dernier mot de la législation relative aux banques. Je désire assurer mes honorables collègues en général que toute proposition d'une nature pratique de leur part sera bien accueillie. Tout en assumant la pleine responsabilité du projet de loi qu'il a soumis à la Chambre, le Gouvernement prendra en considération toute proposition tendant à l'améliorer, toute garantie additionnelle que l'on nous suggérera relativement aux opérations des banques, tout conseil qui nous sera donné dont l'effet serait de rendre plus efficaces les moyens que nous avons institués pour en assurer l'exécution.

M. GUTHRIE: L'honorable ministre aurait-il la complaisance de nous dire si le Gouvernement émet à l'heure qu'il est de la monnaie légale en quantité plus grande que ne l'exige la réserve d'or, et jusqu'où s'étend à cet égard le pouvoir du Gouvernement?

M. WHITE: Par la loi relative à la circulation des billets du Trésor, il est statué que le Gouvernement fédéral pourra émettre des billets jusqu'à concurrence de $30,000,000, dont $22,500,000 ne sont pas garantis par de l'or. Il y a donc aujourd'hui en circulation pour $22,500,000 de billets non garantis par de l'or. Quant aux $7,500,000 restant des 30 millions que j'ai mentionnés, et quant à toutes autres émissions de billets du Trésor, il a été déposé un peu partout dans le pays, dans les coffres du receveur général, de l'or en quantité correspondante. En d'autres termes, il est déposé de l'or pour tout billet présentement émis. Par sa réserve d'or, le Trésor, en conséquence, garantit suffisamment ses émissions, puisque ses billets de $1 et de $2 qui circulent dans le pays jusqu'à concurrence de vingt à vingt-cinq millions de dollars, sont d'un emploi tellement général que, dans aucune circonstance, il n'est à craindre qu'il en soit présenté pour rachat. Si mon honorable ami veut bien relire l'histoire des banques en Angleterre jusqu'à la loi de Peel en 1844, loi qui a autorisé l'émission de billets par la Banque d'Angleterre, il verra que l'on y a procédé en comptant que jamais des billets ainsi lancés dans la circulation ne seraient vraisemblablement présentés au Trésor et, ce calcul une fois fait, on a décidé qu'à l'avenir toute nouvelle émission serait garantie par le dépôt d'une pareille somme d'or. Pour ce qui est du Canada, on peut bien dire que ses émissions de billets sont garanties par de l'or, puisqu'il s'en trouve dans le pays pour près de $25,000,000, et que ces billets ne sauraient, en aucune circonstance imaginable, être présentés pour rachat.

M. GUTHRIE: Est-ce que toute émission de billets de $5 est garantie par de l'or?

M. WHITE: Parfaitement. De fait, toutes les récentes émissions l'ont été. Nos revenus autrefois n'étaient pas naturellement ce qu'ils sont aujourd'hui, et la règle des 40 pour 100 que l'on trouve dans la présente loi est là en réalité afin de nous permettre de maintenir en circulation ces billets qui ne sont pas garantis par de l'or. En d'autres termes, l'Etat s'est assuré que les banques retiendraient ces billets, de façon qu'ils ne pussent être présentés pour rachat. Cet état de choses a cessé, et depuis longtemps nous avons de l'or pour garantir nos émissions.

M. EMMERSON: Je ne tiens pas à savoir où cet or est déposé ni où on le reçoit, mais j'aimerais à savoir s'il en va une partie aux banques qui alors le gardent au nom des administrateurs.

M. WHITE: La garde de l'or et les conditions dans lesquelles il est retenu seront, comme je l'ai dit, soumises à la surveillance de l'association des banques canadiennes. C'est là une affaire de détail. Je puis assurer mon honorable ami que cette réserve d'or sera tenue dans les coffres absolument sous le contrôle des quatre administrateurs,

dont l'un sera désigné par le Gouvernement. Il va de soi que, si une banque n'avait pas émis de billets jusqu'à concurrence de sa réserve d'or, il lui serait loisible d'obtenir des administrateurs qu'elle sorte cet or.

M. PUGSLEY: Je présume que ce projet de loi sera soumis au comité des banques et du commerce. Je demanderai cependant à mon honorable ami, si le projet de loi porte, comme l'ancienne loi, qu'une banque ne pourra prêter de l'argent à un actionnaire sur la garantie de ses actions.

M. WHITE: Il n'a été fait, que je sache, aucun changement de cette sorte. Je crois pouvoir déclarer à mon honorable ami qu'il n'en a pas été fait.

M. PUGSLEY: J'appellerai l'attention de mon honorable ami sur ce point. S'il est vrai que les banques ne peuvent prêter de l'argent sur la garantie des actions, il y a un article qui semble incompatible avec cela et que je crois fort répréhensible. Il porte que, si un actionnaire cède ses parts, la banque peut refuser d'inscrire la chose dans ses livres, à moins et jusqu'à ce que cet actionnaire ait payé à la banque tout ce qu'il lui doit. Ceci me paraît absolument incompatible avec la défense faite à la banque de prêter de l'argent sur ses actions, puisque la banque pourrait effectuer ce prêt d'une manière indirecte. Si cet article n'est pas retranché, il serait bon qu'il y en ait un autre qui permette à l'acheteur d'une action de bien connaître la nature de ce qu'il achète.

M. WHITE: Je suggérerais à l'honorable député de me faire passer une note à ce sujet.

M. PUGSLEY: C'est avec plaisir que je le ferai.

M. WHITE: Lorsque le projet de loi viendra devant le comité—et je suppose qu'il y demeurera quelques semaines—nous pourrons examiner la question soulevée par mon honorable ami.

M. MURPHY: L'honorable ministre a indiqué une différence qui existerait entre son projet de loi et celui qu'a présenté M. Fielding à la session de 1911. Cette différence, l'honorable ministre verrait-il quelque inconvénient à nous l'expliquer, aujourd'hui même ou plus tard? Serait-elle par hasard indiquée dans le bill au moyen de lettres italiques?

M. WHITE: Je ne voudrais pas dire que le présent projet de loi diffère de celui qu'a présenté mon prédécesseur dans la seule partie qui est en italique. La plupart des choses sur lesquelles j'ai appelé l'attention de la Chambre n'ont pas, je crois, été touchées par mon prédécesseur le jour qu'il a présenté son bill. J'ai expliqué que, pour lui, la vérification par des personnes du dehors n'était que facultative, pendant que nous l'avons rendue obligatoire. Il n'y avait pas dans son bill de dispositions relatives à une réserve d'or centrale. Les clauses pénales dont j'ai parlé s'y trouvent en substance.

Une autre particularité de notre projet de loi est que nous y donnons aux cultivateurs de l'Ouest la faculté d'emprunter des fonds à une banque sur la garantie des grains qui sont en leur possession. Pour exprimer la chose en d'autres termes, nous avons autorisé les banques à prêter de l'argent aux cultivateurs moyennant la garantie du grain battu qui est en leur possession.

M. EMMERSON: Que fait-on des cultivateurs de l'Est?

M. WHITE: La loi est d'application générale.

M. EMMERSON: L'honorable ministre, en parlant, a limité la chose aux cultivateurs de l'Ouest.

M. WHITE: J'ai mentionné ceux-ci parce que c'est par égard pour les conditions qui règnent dans l'Ouest que l'on a cru bon de modifier la loi sous ce rapport. La question a été étudiée avec beaucoup de soin, en raison des problèmes très importants qu'elle soulève relativement à la garantie de la banque, aux droits des créanciers et autres choses qui ont été discutées déjà dans cette Chambre, particulièrement, je crois, en 1890. Quoi qu'il en soit, eu égard à l'opportunité d'encourager le cultivateur de l'Ouest à se munir de locaux pour l'emmagasinage de son grain, eu égard à l'insuffisance des transports, nous avons pensé que les avantages d'une semblable mesure feraient plus que contrebalancer ses désavantages. C'est encore là une question qui sera discutée plus à fond en comité.

M. SCHAFFNER: La disposition se limite-t-elle aux grains, ou s'applique-t-elle également aux bestiaux?

M. WHITE: Nous avons aussi reconnu à l'éleveur la faculté de faire des emprunts sur la garantie de son bétail.

M. PUGSLEY: La loi prescrit-elle l'enregistrement du gage donné sur le grain qui est en la possession du cultivateur, comme dans le cas d'une promesse de vente, de façon que le public en soit averti.

M. WHITE: C'est la charge ou le privilège du banquier, privilège qui, aux termes de la loi des banques, ne demande pas d'enregistrement.

M. EMMERSON: Le ministre donne-t-il tout simplement plus d'extension au privilège?

M. WHITE: Nous donnons certaine extension au privilège. Jusqu'ici, d'après les termes de la loi, le privilège d'hypothéquer un bien en la possession d'individus a été pour ainsi dire limité au marchand de gros. On peut bien, il est vrai, emprunter sur récépissé d'entrepôt ou encore sur biens meubles en la possession d'un tiers qui peut donner un reçu; mais, par le passé, le privilège d'utiliser les nantissements prévus par la loi s'est pour ainsi dire limité aux marchands de gros. Dans l'Ouest, aujourd'hui, les banques acceptent ce genre de garanties sur bestiaux. Or, par la suite d'une décision rendue par les tribunaux de l'Alberta, le droit des banques à cet égard a été révoqué en doute, et nous avons inséré dans le texte la disposition portant que l'éleveur de bestiaux peut emprunter sur garantie de ses bestiaux—l'éleveur étant en quelque sorte assimilé au marchand de gros—et cela dans le but de faire disparaître tout doute sur ce point et d'établir clairement que l'éleveur peut emprunter sur garantie de ses bestiaux. Quant à savoir s'il serait utile d'étendre le privilège des banquiers à d'autres biens mobiliers des cultivateurs ou d'autres, c'est là une question qui soulève des graves considérations, et cette Chambre, j'en suis convaincu, en conviendra, cette question appelle mûre délibération. Pour mon propre compte, je le répète, j'accueillerai bien volontiers toute critique, tout avis se rattachant à cette question et aux autres dispositions du bill, lorsqu'il sera soumis à l'examen du comité des banques et du commerce.

M. NESBITT: Le bill sera-t-il imprimé avant l'ajournement pour les vacances de Noël?

M. WHITE: J'ai fait avec le rédacteur des lois les arrangements voulus pour la distribution d'exemplaires du bill, cet après-midi, ou au plus tard demain. Le bill sera donc à la disposition des députés.

Encore une observation et, je l'espère, la dernière. Il est un aspect de cette question sur lequel l'attention de cette Chambre a été appelée par les débats dont il a été l'objet: il s'agit des fusions de banques (mergers). Ce n'est pas là une heureuse expression. Car, bien que ce soit une fusion en un certain sens, le texte prévoit l'achat et la vente de l'actif d'une banque. Quand une banque achète l'actif d'une autre banque, il y a ce qu'on appelle "merger", fusion ou fusionnement. Il a surgi forces débats autour de la légitimité de ces prétendues fusions de banques. Sans me demander ici si ces fusionnements de banques sont légitimes, je dois dire qu'à mon avis, on ne saurait établir à cet égard de règle inflexible. Quelquefois, il est possible que l'achat d'une banque par une autre banque s'inspire non seulement de l'intérêt des banques intéressées, mais que cela affermisse la situation financière. D'autre part, il peut se présenter un grave problème, à savoir si c'est bien consulter l'intérêt public que de permettre à des banques de fusionner, ou pour me servir de l'expression technique, d'autoriser une banque à acheter l'actif d'une autre banque.

En certaines circonstances qui se présentent ici naturellement à la pensée des députés, comme lorsqu'il s'agit de deux banques fortes et puissantes se faisant concurrence commerciale au pays, il ne serait pas utile de permettre ce fusionnement, sauf pour de fort graves raisons. Sous le régime de la présente loi, quand une banque veut acheter l'actif d'une autre banque, il y a certaine procédure à suivre. Il intervient un traité entre les conseils de direction et ses institutions. Ce traité n'est livré à la publicité qu'après sa ratification par les actionnaires de ces banques convoqués en assemblée spéciale dans ce but. Si les actionnaires ainsi réunis sanctionnent et ratifient le traité intervenu entre ce conseils respectifs, alors le conseil de la trésorerie, en temps utile, est saisi d'une demande et quand il a donné sa sanction à cette fusion ou achat, le "merger" obtient sa parfaite valeur et son plein effet. D'après la teneur actuelle de la loi, quand le conseil de la trésorerie est saisi de cette demande, le traité entre dans le domaine de la publicité; la question a été débattue aux assemblées des actionnaires; l'inspecteur de chaque banque a fait un examen approfondi des affaires de l'autre banque; et sauf en des circonstances tout à fait insolites pourrait-il surgir de graves doutes sur la question de savoir s'il convient que le conseil de la trésorerie refuse de sanctionner un achat qui a atteint une étape aussi avancée. J'ai inséré dans ce projet de loi une disposition que je prierai le comité d'étudier, disposition décrétant qu'il faut obtenir l'acquiescement du ministre au traité à intervenir entre les conseils d'administration de ces banques. A mon avis, lorsqu'il s'agit d'une affaire ne prêtant pas au doute, cette prescription législative permettra au Gouvernement, à une étape peu avancée des négociations, d'empêcher le fusionnement de deux banques, s'il croit que l'intérêt public s'oppose à cette fusion.

M. CARVELL: A quelle étape de la procédure ce consentement se donnerait-il?

M. WHITE: Avant que le traité soit soumis aux actionnaires,—avant qu'il soit livré à la publicité.

M. MACLEAN (Halifax): Est-ce le consentement du conseil de la trésorerie ou celui du ministre qu'il faut obtenir?

M. WHITE: Celui du ministre; mais si l'on est d'avis que cela impose une trop

grave responsabilité au ministre, rien n'empêche d'y substituer le conseil de la trésorerie ou le Gouvernement. C'est affaire de détail.

M. EMMERSON: Est-ce que l'exécutif donne sa sanction ou son approbation, officieusement du moins, à toutes les décision du conseil de la trésorerie?

M. WHITE: Pas à chaque décision, parce que l'existence du conseil de la trésorerie repose sur une loi qui lui assigne certaines fonctions et certains actes, indépendamment de l'exécutif.

M. EMMERSON: Est-ce que le conseil de la trésorerie ne fait pas rapport à l'exécutif?

M. WHITE: Le conseil de la trésorerie forme un comité de l'exécutif. Son rapport est adressé à l'exécutif qui l'approuve ou le renvoie au conseil, suivant l'occurrence. Toutefois, la loi attribue au conseil de la trésorerie le règlement d'une foule de questions. Quant au fusionnement des banques, je dois dire que c'est là une des questions qui, du conseil de la trésorerie, passent à l'exécutif.

M. TURRIFF: Le ministre s'est-il demandé s'il ne faudrait pas décréter que les banques désirant obtenir une fusion comme celle en question, doivent s'adresser au Parlement pour obtenir l'autorisation de fusionner ainsi, précisément comme elles s'adressent à lui pour obtenir une charte? Ce fusionnement de banques est une question qui prend un aspect fort grave, et si ce mouvement suit la marche parcourue depuis deux ou trois ans, tous les intérêts financiers du pays seront bientôt entre les mains d'un groupe d'hommes dont on peut compter le nombre sur les doigts de la main. Au lieu de s'adresser au conseil de la trésorerie, ou même au ministre des Finances, qui est membre de ce conseil, si deux ou trois banques désirent fusionner, elles devraient demander au Parlement l'autorisation voulue, précisément comme il leur faut demander cette autorisation pour faire le commerce de banque.

M. WHITE: Bien que je n'aie pas fait d'étude spéciale de la question, je dois le déclarer séance tenante, pareille proposition ne me semble guère susceptible de réalisation, et cela parce que le Parlement ne siège pas en permanence. Le Parlement peut bien siéger pendant cinq ou six mois, plus ou moins. L'honorable député le sait, nous sommes sous le régime du gouvernement responsable et il ne serait peut-être pas utile d'obliger les banques à s'adresser au Parlement pour obtenir sa sanction en pareille matière. A mon sens, il est préférable de ne pas modifier le texte à cet égard. Il peut se présenter certaines circonstances où un retard de six mois serait peu expédient et militerait même contre l'intérêt public.

Somme toute, l'amendement que je propose d'apporter à la loi sauvegarde suffisamment les intérêts du public en pareille matière. Je le répète, la discussion du bill se fera principalement lors de sa 2e lecture et je dois des excuses à cette Chambre, pour avoir accaparé si longtemps son attention, bien que, à mon avis, je ne sois pas seul dans ce cas.

M. ROSS: Quant à la protection des intérêts des déposants, le ministre le sait sans doute, les déposants de la Farmers' Bank perdront près d'un million de dollars et si mes renseignements sont exacts, c'est une ruine complète pour près de six cents d'entre eux. A mon avis, une des plus importantes prescriptions législatives qu'on pourrait insérer dans la loi, eu égard aux privilèges dont jouissent nos banques canadiennes, ce serait une protection suffisante pour les déposants et il serait assez facile de rédiger un amendement en ce sens. Le ministre se propose-t-il de présenter pareil amendement?

M. WHITE: A mon avis, il serait impossible d'adopter pareille prescription législative donnant pleine et entière sécurité aux intérêts des déposants. J'en suis convaincu, notre système de banques au Canada atteint un niveau fort élevé et constitue une forte situation financière. Mais en dernière analyse, ne l'oublions pas, la sécurité des déposants repose sur l'intégrité et l'habileté des directeurs et du personnel de la banque, plutôt que sur tout le reste.

A mon avis, c'est là une situation à laquelle nous ne saurions nous soustraire. Les intérêts de la banque sont confiés au président, aux directeurs, à l'administrateur et autres fonctionnaires, et je dois l'avouer ici, il serait impossible de trouver ailleurs un personnel doué de plus d'habileté que celui attaché au service de nos banques canadiennes. J'ai une haute opinion de l'intégrité de ce personnel; mais quant à la protection des déposants suggérée par l'honorable député, les dispositions que nous avons insérées au bill touchant la vérification des comptes pour quelqu'un du dehors auraient, à mon avis, empêché le désastre se rattachant à la Farmers' Bank; car, les vérificateurs auraient constaté l'existence d'inscriptions frauduleuses et la falsification des comptes. J'ai grande confiance en l'effet moral que produira sur le personnel des banques cette surveillance, ce contrôle exercé par d'habiles vérificateurs experts, et en toute probabilité, nous n'aurions pas eu à déplorer les fraudes qui ont conduit cette banque à la ruine, si un système convenable de vérification de comptes par quelqu'un du dehors eût alors été en vogue.

Il n'y a aucun doute que les employés d'une banque, dont le travail journalier est vérifié par des comptables compétents, comprendraient que c'est leur devoir de présenter des comptes exacts, car dans le cas où ils songeraient à commettre une fraude, ils craindraient qu'elle ne soit immédiatement découverte. Pour répondre plus complètement à mon honorable ami, je dirai que les dispositions de la vérification et les clauses pénales qui sont prévues dans la nouvelle loi vont aussi loin qu'il est possible d'aller en matière de législation, pour empêcher de se produire les cas dont il a parlé.

M. ROSS: Le ministre ne pourrait-il pas introduire quelque article pour protéger les déposants de la même manière que le fonds de circulation des billets de banque? Pourquoi ne pas exiger qu'un certain pourcentage des dépôts soit versé au Gouvernement et tenir les banques responsables de toute faillite qui pourrait se produire dans une banque quelconque. Les banques jouissent d'un si grand nombre de privilèges que ce ne serait pas très rigoureux pour elles, même si vous serviez un intérêt à 3 p. 100, le taux que payent les banques elles-mêmes et alors vous n'auriez pas à compter sur l'honnêteté d'un homme ou d'un groupe d'hommes, mais les déposants qui ne sont pas des spéculateurs jouiraient d'une sécurité absolue.

M. WHITE: Je ne crois pas que la proposition soit acceptable. Mon honorable ami demande que les dépôts soient rendus aussi sûrs que la circulation des billets. Tant que les billets sont émis avec la garantie des dépôts en or, la circulation doit être la première créance contre l'avoir de la banque. Je ne crois pas qu'un seul député voudrait soutenir sérieusement que la circulation des billets d'une banque ne doit pas être la créance privilégiée contre son avoir.

Sir WILFRID LAURIER: Ce n'est pas du tout la question. Actuellement, les billets sont la première créance contre l'avoir de la banque, les dépôts viennent en second lieu, mais il y a une disposition dans la dernière revision de la loi de la banque qui prévoit un fonds à même lequel les billets sont retirés. La proposition tend à ce qu'un fonds semblable soit prévu pour les dépo sants.

M. WHITE: La disposition qui est dans la loi aujourd'hui et par laquelle toutes les banques versent une contribution, se retrouve dans la revision proposée en ce qui touche à la circulation des billets de banque.

Sir WILFRID LAURIER: La proposition de l'honorable député de Middlesex (M. Ross) tend à savoir s'il ne serait pas possible d'établir un fonds analogue pour la protection des déposants.

M. WHITE: Je peux dire sans hésitation que la chose ne serait pas possible pour le motif suivant, s'il n'en existait pas d'autres, à savoir que le montant des dépôts dans les banques autorisées au Canada est énorme. Non seulement cela, mais je crois que mon honorable ami a demandé que l'on paye un intérêt de 3 p. 100 sur ce fonds, qui devrait être administré sous la surveillance du Gouvernement. Si la proposition pouvait être applicable, je dirais qu'un montant très grand serait déposé de cette manière et que naturellement cela diminuerait les profits des banques et affecterait les taux d'escompte des autres déposants. Cela soulève un grand nombre de considérations que nous pourrions, je crois, difficilement discuter aujourd'hui, mais qui pourront être examinées d'une manière complète au comité. Personnellement, je ne crois pas que cette idée puisse être mise en pratique, mais je ne dis pas qu'elle ne mérite pas d'être prise en considération.

M. GUTHRIE: J'aurais aimé que le ministre donnât des renseignements plus précis sur l'étendue de la vérification indépendante qu'il propose. Je l'ai entendu dire qu'il suivrait la méthode anglaise. Comme un grand nombre d'autres députés, j'ai reçu beaucoup de brochures, etc., renfermant des opinions sur la vérification spéciale qui devait être rendue obligatoire par la loi sur les banques.

M. WHITE: J'avais cru que d'une façon générale j'avais donné des détails assez nombreux.

M. GUTHRIE: Quel est le système suivi en Angleterre pour les banques à capital par actions?

M. WHITE: La nomination de vérificateurs par les actionnaires.

M. GUTHRIE Pas par le Gouvernement?

M. WHITE: Oh! non, pas par le Gouvernement. Le système anglais considère les actionnaires comme les véritables propriétaires de la banque et, en réalité, ils le sont, et ils nomment à leur assemblée générale annuelle des vérificateurs pour contrôler les comptes, les reçus de la banque ou de l'institution et pour certifier aux actionnaires que le bilan annuel présenté par les directeurs est un compte rendu fidèle des affaires de la banque ou de la compagnie.

M. OLIVER: Existe-t-il dans le projet de loi une disposition permettant de découvrir ce que les banques font avec leurs revenus?

M. WHITE: Dans le procédé habituel qu'ont les banques de faire leurs opérations au jour le jour, elles indiquent comment elles disposent de leur actif. Cela serait

naturellement vérifié par les experts dont j'ai parlé.

M. OLIVER: On répète ouvertement qu'il y a des banques qui détiennent des propriétés qui leur coûtent des millions de dollars et qui sont indiquées dans leurs comptes par des chiffres insignifiants. Existe-t-il une disposition permettant de s'en assurer et de donner ce renseignement au public?

M. WHITE: Je dois dire qu'il n'y a aucune disposition particulière à cet effet, mais si l'attention des experts était attirée sur quelque chose qui, à première vue, paraîtrait irrégulier, naturellement, ils appelleraient sur ce point l'attention des directeurs. Je ne suis pas renseigné sur les questions particulières auxquelles mon honorable ami a fait allusion, à moins qu'il ne veuille parler des édifices des banques qui sont quelquefois évaluées à une somme relativement faible dans les livres de la banque. Je crois qu'à propos de quelques cas manifestes qui se sont produits il y a plusieurs années, un changement a été introduit de façon à ce que le bilan présenté par la direction puisse donner l'état réel des affaires, mais je demanderai à mon honorable ami de comprendre qu'un édifice de banque très coûteux peut n'être utile que pour une banque et alors une question très curieuse peut être soulevée quant à sa valeur. Naturellement, il n'y a pas de doute qu'une estimation raisonnable pourrait être faite de ces édifices. Je ne vois pas trop comment on pourrait intervenir dans les décisions du conseil d'administration, sauf dans les cas extrêmes.

M. OLIVER: Je tiens à savoir s'il y a dans le bill une disposition à ce sujet et si c'est l'intention du Gouvernement de fournir des renseignements au public canadien relativement à la question que j'ai soulevée.

M. WHITE: Le bill contient certaines dispositions dont j'ai parlé et qui sont relatives aux occasions que le ministre ou le Gouvernement pourrait juger utiles de faire suivre d'enquêtes. Il serait impossible de répondre à une question spéciale, presque hypothétique, parce que je n'ai pas maintenant à l'esprit un exemple comme celui dont a parlé mon honorable ami.

M. PUGSLEY: L'honorable député d'Edmonton a demandé. . .

M. CURRIE: Monsieur l'Orateur, j'invoque le règlement. La coutume invariablement suivie par la Chambre a été de ne pas permettre de discussion lors de la première lecture d'un bill. Nous nous sommes écartés de cette règle au cours de la présente session et je voudrais vous demander de donner votre décision.

M. l'ORATEUR: Ce n'est pas une motion pour la première lecture d'un bill, mais pour être autorisé à présenter un bill, ce qui permet au ministre de donner une explication claire et succinte. Assurément, ce n'est pas la coutume d'entrer dans une discussion.

M. PUGSLEY: Aujourd'hui on a suivi une procédure exceptionnelle. La Chambre a consenti unanimement à donner au projet du ministre des Finances un tour de faveur, afin qu'il pût communiquer à la Chambre et au pays des renseignements sur ce que le projet renferme.

Mon honorable collègue d'Edmonton (M. Oliver) a soulevé une question qui a une grande importance pour le pays et pour les actionnaires des banques et qui a trait aux placements que les banques sont autorisés à faire sur les immeubles. Comme mon honorable ami le sait sans aucun doute, il y a dans la loi actuelle sur les banques une disposition interdisant à une banque de faire des placements sur immeubles sauf quand c'est nécessaire pour les opérations de banque. Mais nous savons tous que les banques sont allées beaucoup plus loin et ont érigé de grands édifices très coûteux dans différentes villes du Canada et qui font concurrence à ceux des propriétaires d'immeubles.

Quelques DEPUTES: A la question.

M. PUGSLEY: En vertu de la loi des banques, c'est une opération interdite.

M. CURRIE: A la question.

M. PUGSLEY: Mon honorable ami n'est pas le président de la Chambre.

M. CURRIE: L'honorable député prononce un discours. Il peut seulement poser des questions, il ne peut pas faire de discours.

M. PUGSLEY: C'est un bien petit discours et il n'occupera pas très longtemps la Chambre. Je voudrais demander à mon honorable ami le ministre des Finances si, en tenant compte de l'intention évidente du Parlement, quand il a adopté la loi de la banque, d'interdire aux banques de faire des placements sur immeubles en dehors des édifices qui leur sont nécessaires pour leurs opérations et si en sachant qu'elles ont dépassé cette limite et qu'elles ont placé d'énormes sommes d'argent dans des constructions qu'elles louent pour les besoins ordinaires des affaires, il donnera son attention à la question afin d'introduire dans le bill une disposition très claire qui limiterait le placement d'argent par une banque dans les immeubles, aux besoins seuls de ses propres opérations. Quelques banques, comme la banque de Montréal, dans la ville de Montréal, ont construit des édifices splendides qui sont con-

sacrés entièrement aux opérations de la banque. Un grand nombre d'autres institutions ont agi de cette façon. A Saint-Jean (N.-B.), il existe de très belles constructions érigées par la banque du Nouveau-Brunswick et qui sont utilisés pour les affaires de la banque; mais d'autres banques ont adopté le système de placer de forte sommes dans des constructions employées à toute autre chose qu'aux besoins de la banque. Puis-je demander à mon honorable ami le ministre des Finances s'il a donné quelque attention à cette face de la question?

M. WHITE: Cette question, ainsi que d'autres auxquelles s'intéressent l'honorable député d'Edmonton et plusieurs autres membres de cette Chambre, devront être étudiées à fond et elles le seront, je n'en ai aucun doute, quand le bill sera devant le comité. Mon honorable ami ignore probablement dans quelles circonstances j'ai été amené à déposer ce projet de loi aujourd'hui, en devançant la date régulière qui avait été fixée. J'ai consenti à déposer le projet aujourd'hui, à la demande des honorables députés de l'opposition qui désiraient prendre connaissance du bill et l'étudier pendant l'ajournement de Noël. Mon intention était d'exposer le projet en termes aussi concis que possible, sans entrer dans aucune discussion. Je n'ai rien à dire contre ce qui a été dit ou fait jusqu'à présent, mais, à moins de graves raisons pour le contraire, je désirerais que la question soulevée par l'honorable député et toutes les autres de même nature soient réservées pour la discussion générale et la discussion des articles.

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

CERTIFICATS DE TERRE AUX SOLDATS DU SUD-AFRICAIN.

M. OLIVER: Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désirerais signaler une question à l'attention du ministre de l'Intérieur (M. Roche); je regrette qu'il ne soit pas à son siège, mais je n'ai aucun doute que l'honorable premier ministre lui fera savoir que vendredi dernier je lui ai demandé s'il avait pris une décision concernant la question de prolonger le délai pendant lequel les porteurs de certificats accordés aux soldats du Sud-Africain pourraient choisir leurs terrains. La réponse du ministre fut qu'il n'avait encore rien décidé. Je lui ai alors demandé de prendre une décision le plus tôt possible. Les porteurs actuels de certificats ont le plus grand intérêt à connaître l'intention du Gouvernement avant la fin du mois courant, et je demande respectueusement que la Chambre soit renseignée sur ce point à la séance de demain.

M. BORDEN: Je communiquerai les remarques de l'honorable député à mon collègue, le ministre de l'Intérieur. Personnellement, je ne connais rien de la question.

PLANS DU BASSIN DE RADOUB ET DES CHANTIERS MARITIMES DE SAINT-JEAN.

M. PUGSLEY: Je désire savoir du ministre de la Marine et des Pêcheries s'il a déposé ou s'il est prêt à déposer sur le bureau de la Chambre les documents que je lui ai demandé, savoir les plans du chantier maritime qu'il est question d'établir dans le voisinage du bassin de radoub dans le port de Saint-Jean (N.-B.), les plans concernant l'établissement d'un chantier maritime, comme complément du bassin de radoub de Sydney, et aussi les plans concernant l'établissement d'un chantier maritime, comme complément du bassin de radoub de Montréal et de celui d'Esquimalt, dans la Colombie-Anglaise.

M. l'ORATEUR: L'honorable député me paraît s'écarter du règlement. Ces questions me semblent être d'une nature telle qu'il devrait en donner avis avant que le ministre concerné soit invité à y répondre.

M. PUGSLEY: A ce moment de nos délibérations, avant l'ordre du jour, j'ai assurément le droit de demander à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries s'il a fait une chose qu'il a eu l'obligeance de s'engager à faire. Il est très important que nous ayons ces documents pour continuer le débat sur la question navale.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): La requête de mon honorable ami ne m'est parvenue qu'hier après-midi. J'ai en ma possession le plan concernant la baie de Courtenay et il sera déposé sur le bureau de la Chambre demain. J'ai interrogé les fonctionnaires du département concernant les autres documents, et s'ils sont prêts, ils seront également déposés demain.

M. PUGSLEY: Je suis entièrement satisfait de cette réponse.

DROITS SUR LE BLE ET L'AVOINE.

M. ROBB: Je désire appeler l'attention du ministre des Douanes sur le compte rendu de la séance du 4 décembre et lui rappeler qu'il n'a pas été donné de réponse aux questions nos 5 et 6 qui ont été posées ce jour-là. Elles avaient trait aux droits sur le blé et sur l'avoine.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Mon honorable ami a raison, mais c'est entièrement par suite d'un oubli que les réponses à ces questions n'ont pas été données. Je demande la permission de déposer maintenant les réponses à différentes questions, y compris celles que mentionne l'honorable député.

A la question de M. ROBB:

1. Combien de minots de blé, et de quelle qualité, ont été importés des Etats-Unis en Canada pendant l'année expirée le 31 octobre 1912, et quel a été le nombre de minots de chaque qualité?
2. Quelle a été la valeur du blé importé des Etats-Unis en Canada pendant ladite période?
3. Quel montant de droit a été perçu sur le susdit blé pendant ladite période?
4. Quelle quantité de ce blé a été réexportée soit au naturel ou sous forme de farine?
5. Quelque partie des droits a-t-elle été remise sur le blé, la farine ou la provende exportés pendant la susdite période? Dans l'affirmative, quel montant?
6. Une demande a-t-elle été présentée pour le remboursement des droits sur le blé, la farine et la provende exportés pendant la susdite période?

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances) répond:

1. La quantité de blé importée des Etats-Unis au Canada, durant les douze mois expirés le 31 octobre 1912, s'élève à 4,927,473 boisseaux. Les importations de blé ne sont pas classées par qualités dans les relevés des bureaux de douane.
2. $4,922,628.
3. Les droits perçus sur le blé importé des Etats-Unis pour la consommation, ont été de $23,691.60.
4. La quantité et la valeur du blé de provenance étrangère, exportée du Canada durant les douze mois expirés le 31 octobre 1912, sont comme suit: 6,564,360 boisseaux, valeur $6,602,437.
5. Non.
6. Non.

A la question de M. ROBB:

1. Au cours des douze mois terminés le 31 octobre 1912, combien de boisseaux d'avoine ont été importés des Etats-Unis en Canada? quelles en étaient les diverses qualités, et combien de boisseaux de chaque qualité?
2. Quelle a été la valeur de ces importations?
3. A combien se sont élevés les droits perçus?
4. De l'avoine ainsi importée, quelle quantité a été réexportée soit comme avoine, farine, fleur d'avoine, avoine roulée, ou pour alimentation?
5. Durant la période précitée, y a-t-il eu quelque partie des droits remboursée par suite des réexportations mentionnées à l'item 4?
6. Quelque demande de remboursements de droits a-t-elle été faite en raison des réexportations ci-dessus mentionnés?

M. WHITE répond:

1. La quantité d'avoine importée des Etats-Unis au Canada, durant les douze mois expirés le 31 octobre 1912 a été de 1,742,786 boisseaux. Les importations d'avoine ne sont pas classées par qualités, dans les relevés des bureaux de douane.

3. Les droits perçus sur l'avoine importée des Etats-Unis pour être consommée dans le pays se sont élevés à $12,633.20.
1. La quantité d'avoine importée des Etats de provenance étrangère, exportée du Canada durant les douze mois écoulés le 31 octobre 1912, ont été comme suit: 2,256,037 boisseaux, d'une valeur de $1,076,442.
5. Non.
6. Non.

ECOLES INDIENNES DE LA RIVIERE AU SAUMON.

M. KYTE: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je ferai observer à l'honorable ministre de l'Intérieur qu'il n'a pas répondu complètement à la question que j'ai posée hier, concernant les heures de l'ouverture et de la fermeture des classes, à l'école indienne de la réserve de la rivière au Saumon, dans le comté de Richmond. Je demandais à quelle heure commençaient les classes et à quelle heure elles finissaient. Le ministre a répondu quant à l'heure de l'ouverture, mais n'a rien dit concernant la fermeture. J'espère que le ministre voudra bien consulter le débat d'hier, et répondre à ma question un autre jour.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET D'AUGMENTER LES FORCES NAVALES ACTIVES DE L'EMPIRE.

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de M. Borden tendant à la 2e lecture du projet de résolution adopté en comité général, à l'effet d'autoriser des mesures pour accroître les forces navales actives de l'empire, et sur l'amendement de sir Wilfrid Laurier.

M. AMES (Montréal, div. Saint-Antoine): Monsieur l'Orateur, depuis plusieurs jours j'ai écouté très attentivement les discours prononcés par les honorables députés des deux côtés de la Chambre sur cette question de la marine, et cela m'a rappelé un spectacle que j'ai eu sous les yeux il y a quelques années. Je me tenais un jour sur une éminence dominant une vallée et je vis deux convois s'avancer à la rencontre l'un de l'autre. L'un venait du nord et l'autre du sud. Selon toutes les apparences, une collision allait se produire et au moment où je m'attendais être témoin d'un choc entre les deux locomotives, j'ai vu les deux convois passer l'un à côté de l'autre et continuer leur chemin, dans leur direction respective. Je me suis alors rendu compte d'une chose que je n'avais pas encore remarquée: la voie était double.

Jusqu'à un certain point, les deux propositions en présence dans le présent débat ne sont pas nécessairement incompatibles et pour ceux d'entre nous qui étudient cette question à un point de vue national, plutôt

qu'à un point de vue politique, le fait important est celui-ci: à titre de Canadiens, quel est le premier devoir qui nous incombe?

Il est absolument nécessaire de faire une distinction formelle entre un acte isolé et une politique permanente. A l'heure présente, il existe beaucoup de confusion dans l'esprit du public, et cette confusion, les orateurs de la gauche ont fait tout en leur pouvoir pour la rendre plus grande et n'ont rien fait pour la dissiper. L'honorable premier ministre, en déposant le projet, a parlé presque exclusivement d'une contribution unique. Le mémoire de l'amirauté, que nous avons sous les yeux, contient la question que les représentants du Canada ont soumise au plus hautes autorités navales de l'empire, et elle est ainsi conçue: "Sous quelle forme une aide immédiate de la part du Canada serait la plus effective?" Voici la réponse de l'amirauté:

> Il est à désirer que cette aide prévoit la construction d'un certain nombre des plus grands et des plus forts navires de guerre que la science puisse bâtir ou que l'argent puisse procurer.

Quand nos représentants sont allés en Angleterre consulter l'amirauté, ils n'ont pas pris la précaution de la prévenir que la générosité du Canada serait excessivement limitée. La réponse à la question posée à l'amirauté se trouve dans le dépôt du projet de loi que la Chambre discute aujourd'hui et qui aura pour résultat d'augmenter immédiatement l'effectif des forces navales de l'empire en vue de la défense commune de ce dernier. Voici donc ce en quoi consiste le moyen, voici donc ce à quoi tend ce projet.

L'attitude que la gauche prend sur cette question se dédouble: c'en est une d'abord d'attaque et, d'autre part, d'expectative.

Dans le premier cas, nos adversaires s'efforcent de démontrer l'inopportunité d'une action immédiate spéciale. Je crois que ceux des membres de la droite qui ont lu avec l'attention voulue ce câblogramme du secrétaire d'Etat des colonies contenant des instructions que ce ministre adressait au Gouverneur général en lui transmettant le mémoire préparé par le conseil de l'amirauté sur la situation générale de la marine de guerre, et que les ministres de Sa Majesté ont communiqué au Gouvernement du Canada en novembre 1912 dernier, se déclarent prêts à soumettre, sans arrière-pensée aucune, la question de cette action immédiate et spéciale dont parle ce mémoire, à l'étude de tous les hommes impartiaux du pays. Nous savons pertinemment que ceux qui nous ont représentés à Londres au mois de juillet dernier ont soumis aux lords de l'amirauté des renseignements d'une nature confidentielle sur l'état exact des affaires par tout l'empire et sur les relations de la Grande-Bretagne avec les autres pays—détails qu'on ne peut dévoiler ici mais qui, cependant, avaient motivé cette attitude spéciale en vue de l'opportunité et de la nécessité, une action commune en vue d'assurer la défense de l'empire. Si les ministres de Sa Majesté en Angleterre ne peuvent faire connaître cet état de choses, on ne peut prétendre que celui-ci n'existe pas; ainsi les ministres du gouvernement de Sa Majesté au Canada n'hésitent-ils pas à nous dire que les renseignements qu'on leur a communiqués à ce sujet révèlent un caractère d'une gravité telle que le Gouvernement et le Parlement doivent les étudier l'un après l'autre avec le plus grand soin, avant d'arrêter une attitude d'action immédiate.

La gauche a ramené ce débat à une comparaison des programmes politiques arrêtés par les partis. Il ne saurait être question de tout cela. Nos adversaires oublient entièrement que le Gouvernement n'a pas encore énoncé la politique arrêtée qu'il entend suivre. Supposons que les propriétaires d'une bâtisse se réunissent pour étudier et décider les moyens à prendre pour mettre cette bâtisse à l'épreuve du feu, mais que, lorsqu'ils délibèrent sur cette question importante, la fumée qui s'échappe des fenêtres de leur salle de réunion leur démontre qu'il est temps d'appeler les pompiers. Il est vrai que l'honorable premier ministre n'a pas énoncé une politique permanente, mais il a, toutefois, laissé entendre qu'il se proposait de remplir cette formalité en temps utile et il a même indiqué quelques-unes des grandes données qu'il suivra probablement. L'honorable premier ministre comprend toutes les difficultés qui surgissent lorsqu'il s'agit d'énoncer une politique permanente. Il n'ignore pas non plus qu'il faut prendre les moyens de faire disparaître ces obstacles. Il sait qu'il faut conclure des conventions préliminaires, enlever certains obstacles et arrêter des arrangements basés sur la Constitution avant qu'on ne puisse mettre en vigueur au Canada une politique permanente qui devra servir de règle aux générations futures. Nous avons erré dès les premiers pas que nous avons faits dans le cas de cette question d'une marine de guerre. Nous ne tenons pas à commettre une autre bévue, car cela est indigne de nous et n'est pas de nature à réhausser le Canada dans l'estime de ses habitants, non plus que dans celle des autres pays du monde; non, nous n'ambitionnons pas de faire à nouveau ce pas de clerc. Encore faut-il qu'on arrête des conditions mûries d'avance et qui soient de nature à démontrer la nécessité et de mettre en vigueur une politique qui revêt un caractère de permanence. Ces conditions sont de trois natures différentes—matérielle, constitutionnelle et honorable, puis-je dire, ne trouvant un mot

mieux approprié. L'honorable chef du Gouvernement a laissé soupçonner l'existence de ces conditions qu'il nous est permis de discuter à propos en cette Chambre.

Quelles sont les conditions "matérielles" nécessaires à l'établissement d'une politique permanente au Canada? Si je ne me trompe, l'ambition d'avoir une marine de guerre canadienne dont les unités seraient construites dans des chantiers établis au Canada et qui seraient sous la direction de marins canadiens, est bien conforme au patriotisme et à l'ambition d'un grand nombre des habitants de ce pays, mais il ne faut pas oublier qu'il s'écoulera plusieurs années avant que cette ambition ne soit réalisée.

On nous parle quelquefois de la marine de guerre du Japon. Les habitants de ce dernier pays ont consacré trente années à la construction de leur marine de guerre. Lors du voyage que j'ai fait en ce pays, il y a seize ans, on me refusa l'entrée de ces chantiers maritimes à Kure, tellement les Japonais étaient jaloux de leur œuvre et, cependant, dans la construction des deux navires de guerre, le "Satsuma" et le "Rurama", le Japon s'est servi de matériaux qu'il avait importés d'autres pays dans une proportion de 58 et de 61 p. 100 respectivement. On parle du projet énoncé par l'Australie de construire des navires de guerre; le cuirassé que cette colonie possède a été construit en Angleterre; son équipage se compose de sujets britanniques et il fait la patrouille des eaux de la mer du Nord. Quant aux bateaux torpilleurs, les pièces en ont été seulement assemblées en Australie, et la construction de ses croiseurs commencée depuis quelques années est loin de satisfaire les intéressés. Il faut plusieurs années pour établir ce qui est absolument nécessaire à l'établissement d'une marine de guerre. Le projet énoncé par l'honorable premier ministre indique le moyen à prendre pour atteindre cette fin. Si je ne me trompe, c'est la proposition la plus rationnelle qu'on pouvait faire dans les circonstances. Il dit que nous devons chercher à engager, et que nous pouvons dès aujourd'hui compter sur leur concours, les grandes compagnies d'Angleterre qui s'occupent avec tant de succès de la construction des navires, à établir au Canada des chantiers maritimes relevant de ceux qu'elles possèdent en Grande-Bretagne; elles feraient venir ici leurs ingénieurs et leurs ouvriers si habiles dans leur art; elles feraient elles-mêmes les installations dont elles auraient besoin, et, afin que cette entreprise eût le caractère d'une entreprise basée sur des principes d'affaires, elles devaient recevoir des commandes de l'amirauté; nous devrions fournir ainsi au cas où cette compagnie construirait des navires pour le Canada; alors celui-ci devrait acquitter le coût de cette dépense supplémentaire. Voilà, ce me semble, l'origine de toute cette entreprise qui reposait sur

une base permanente et qui avait un but bien arrêté et défini. De plus, d'après le projet soumis par le très honorable premier ministre, l'instruction des officiers se poursuivra à bord de ces trois cuirassés construits au Canada avec l'argent du peuple canadien. Mais alors pourquoi n'y ferait-on pas l'entraînement d'officiers canadiens, Tout le monde sait que celui qui veut obtenir le grade d'officier sur l'un de ces grands navires de guerre doit suivre un entraînement sévère durant plusieurs années. Plus tôt nous commencerons ce travail, mieux ce sera pour nous. Prenons, par exemple, le Japon. Comment a-t-il réussi à établir un système d'instruction publique? Il envoya ses jeunes gens les plus brillants suivre les cours qui se donnaient aux grands lycés et aux grandes universités de l'Angleterre, des Etats-Unis et du Canada; ils y ont appris l'art du professorat. A leur retour ils ont inauguré en leur pays un système basé sur celui dont ils avaient constaté les heureux résultats à l'étranger. Si nous devons faire l'instruction d'officiers, rappelons-nous qu'il ne s'agit pas seulement de faire des officiers des élèves qui nous sont confiés, mais qu'il importe avant tout de compter sur le travail accompli par les simples manœuvres dont l'instruction sera parachevée de façon à leur permettre, à leur retour au Canada, d'occuper les premiers postes à bord de ces navires. Enfin, qu'on se rappelle qu'on a pourvu à ce que l'on puisse rappeler ces vaisseaux dans les eaux canadiennes, si notre peuple demande qu'ils fassent partie d'une division canadienne de la marine britannique. Il me semble donc qu'on a pris les précautions les plus sages et les mieux arrêtées en vue de prévoir le cas où la nécessité nous obligerait, un jour ou l'autre, de construire, d'équiper et d'entretenir les navires de guerre qui appartiendront au Canada.

Les nécessités, au point de vue de la constitution, sont peut-être plus importantes que ne se présentent celles qui sont plutôt d'une nature matérielle. A mon sens, la partie la plus importante du discours de l'honorable premier ministre était bien celle où il a laissé entendre que le gouvernement de la Grande-Bretagne était prêt à accepter et que nous, au Canada, étions tout à fait disposés à envoyer un membre du présent cabinet qui serait chargé d'assister aux délibérations du conseil de la défense impériale. Le fait que nous aurons toujours un représentant attaché et permanent à tous les conseils qui décideront de la paix ou de la guerre revêt, à mon sens, une importance exceptionnelle pour la Chambre; c'est la déclaration la plus importante que les ministres ont soumis à la députation. La défense est double de sa nature, il y a la défense sur terre et celle sur mer. Au Canada, nous conserverons probablement toujours la haute main sur la défense du terri-

toire, mais dès qu'un navire battant le pavillon canadien se trouve en mer, il devient ou il deviendra une unité des navires de guerre de l'empire britannique, parce que l'ennemi que l'équipage de ce navire canadien doit combattre se trouvera peut-être aux extrémités du monde. La guerre sur l'océan ne peut donc être restreinte à tel ou tel espace déterminé; la défense de tous implique la protection de chacun et les deux doivent s'opérer de concert; il faut l'unité de commandement qui ne soit basé que sur une connaissance réciproque et sur l'esprit de sincérité et de franchise de tous les intéressés. Il importe donc d'observer qu'une des conditions qui doivent nécessairement marquer l'annonce de la création d'une marine de guerre permanente réclame qu'il indique une base d'argumentation acceptable.

L'attitude prise par le très honorable chef de la gauche nous oblige à faire les mêmes observations. Si on établit une flotte dans le Pacifique et une autre dans l'Atlantique, on n'élude pas, par ce moyen, l'obligation de régler la question du contrôle conjoint. Pour rendre quelques services, la flotte du Pacifique ne devra se composer que d'une partie des unités de navires de guerre qui battent pavillon britannique dans l'océan Pacifique. On pourrait rassembler sur un point déterminé, si cela devenait nécessaire, tous les navires de guerre fournis par l'Australie et la Nouvelle-Zélande dans les eaux de la Chine, ainsi que l'escadre des Indes Orientales. Oui, on pourrait les réunir pour les diriger contre un ennemi commun; il serait possible même de les diviser. Faire jeter l'ancre à des navires de guerre anglais dans les eaux qui forment le littoral du Pacifique serait tout aussi inutile que si l'on faisait s'échouer un vaisseau sur les récifs de Yarmouth. L'honorable chef de la gauche ne peut s'échapper de cette manière; il doit traiter ce sujet en se plaçant au point de vue de la Constitution, même en tenant compte du projet de marine de guerre qu'il nous a soumis, parce qu'il lui incombe de décider comment les unités de la flotte de l'Atlantique et celles du Pacifique devront être soumises à une direction conjointe qui sera celle de la marine de guerre de l'empire.

Cette nouvelle orientation politique implique un changement dans nos rapports avec la mère patrie. Le problème n'est pas nouveau. Depuis plusieurs années déjà il s'impose à notre esprit. Des hommes politiques l'ont envisagé sous un jour différent. L'honorable chef de la gauche a entrevu ce problème: il a cherché à l'éviter en en remettant l'examen à une date ultérieure. L'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk), l'ancien ministre des Travaux publics, a envisagé ce problème et, avocat renommé en matières relatives à la Constitution, il savait ce dont il parlait et il a dénoncé ce projet tout d'abord, estimant que ce dernier aurait un résultat qu'il condamnait; mais le premier ministre d'aujourd'hui, qui est doué d'une égale clairvoyance, a étudié cette question; il l'a résolue d'une façon dont il se glorifie, parce qu'il considère qu'il a assuré d'une manière manifeste les destinées du Canada.

L'autre jour l'honorable représentant de Renfrew-sud (M. Graham) nous a parlé de l'autonomie en termes pompeux. Il a remonté jusqu'à 1763 pour nous détailler l'histoire du Canada. On me permettra peut-être de suivre un exemple aussi illustre.

Je rappellerai aux membres de cette Chambre qu'aujourd'hui même marque le cent-vingtième anniversaire de l'établissement du gouvernement représentatif dans la vieille province de Québec. Il y a cent ans aujourd'hui que la première législature se réunissait dans l'antique cité de Québec pour jeter les bases du gouvernement autonome. Pour le Canada, le siècle dernier fut un siècle de progrès constant de développement graduel. Au début de ce siècle, nos pères s'employaient activement à nous conquérir l'autonomie de gouvernement dans toute sa plénitude et, pendant le reste, ils s'occupaient principalement de la mise en valeur des ressources du pays. Dans l'un et l'autre cas, leurs efforts furent couronnés du succès le plus entier. L'autonomie fut le cri de ralliement du siècle dernier; elle a accompli son œuvre et atteint son but; elle n'est plus de notre siècle. Je le prouverai au moyen de quelques comparaisons.

Les premiers gouverneurs du Canada se croyaient tenus d'imposer aux Canadiens la manière de voir des Anglais; ceux d'une époque plus récente ont jugé qu'il leur incombait de faire part aux habitants des Iles-Britannique de la manière de voir du peuple canadien. Il suffit de mettre l'attitude de lord Durham et sa manière d'interpréter ses instructions en regard de celle du comte Grey et de la façon dont il s'est acquitté de sa tâche au Canada.

Avant l'Union, les terres publiques appartenaient à la couronne et relevaient de Downing-Street, mais depuis nous en avons pris possession, et on a fini de refuser la promulgation des lois relatives aux terres du Canada; car aujourd'hui, depuis le 42e parallèle jusqu'au pôle Nord, chaque pouce du sol relève incontestablement du Parlement canadien.

Avant 1843, les juges étaient nommés par le représentant de la couronne au Canada sans qu'il fût tenu de prendre l'avis de ses conseillers; mais dans la dernière partie du siècle, la nomination des juges s'est faite exclusivement par le Gouverneur en conseil; et le plus haut fonctionnaire judi-

ciaire du Canada, le juge en chef, a l'honneur de faire partie du comité judiciaire du conseil privé, le plus haut tribunal de l'empire britannique.

Au début du siècle, avant 1843, notre tarif et nos lois douanières étaient élaborés par Downing-Street; mais depuis que les manufacturiers de Sheffield ont, en 1859, prétendu pour la dernière fois, avec un mince bonheur, que les tarifs canadiens entravaient la libre entrée des marchandises anglaises au Canada, on n'a plus entendu un seul murmure à cet égard. En 1840 et 1850, les garnisons du Canada se composaient de soldats venus d'Angleterre. On nous a dit ici même que pour maintenir ces troupes en notre pays, la mère patrie a dû s'imposer des dépenses excédant la somme totale des recettes du haut et du bas Canada. En 1871, le dernier régiment anglais avait quitté le pays; et quand nous prîmes possession des deux stations navales d'Halifax et d'Esquimalt, ce fut avec la conviction que la défense de notre territoire relèverait désormais du Parlement fédéral.

Avant 1868, lorsque la Grande-Bretagne concluait des traités, elle nous y faisait participer, nous et les autres colonies, que cela nous plût ou non. Un jour vint où il nous fût permis, à l'égard de la négociation de tels traités, de manifester notre assentiment ou notre dissentiment; plus tard, nous fûmes admis à participer à la négociation des traités. Enfin, dernière conquête, les représentants du Canada, véritables plénipotentiaires, furent autorisés à conclure des traités avec n'importe quelle nation.

Autrefois donc, les gouverneurs ne se souciaient pas de prendre l'avis de leurs conseillers responsables; notre domaine, notre tarif et la troupe du Canada relevaient de Downing-Street; nos juges, dont le traitement était prélevé sur les impôts perçus au Canada, étaient nommés par des personnes n'ayant aucun compte à rendre au peuple: tant que dura ce régime, il y avait lieu de faire appel au sentiment que traduit le mot "autonomie", et de réclamer notre pleine liberté d'action en matière administrative. Honneur donc à ceux qui, à cette époque-là, s'imposèrent des sacrifices pour nous conquérir cette autonomie et tentèrent les premiers pas dans la voie du développement des ressources de ce vaste pays. Gloire à eux!

De nos jours, cependant, vouloir obtenir une plus complète autonomie équivaudrait à rompre le lien qui nous attache à l'empire britannique; ce serait faire du Canada un Etat souverain; ce serait marquer un pas vers l'individualisme excessif, vers la séparation. Non, pas de cela. Au siècle dernier, le mot "autonomie" constituait une excellente devise. Cette devise à fait son

temps, elle a accompli son œuvre, œuvre généreuse qui fait notre orgueil à tous. La devise du 20e siècle résidera dans le mot "association".

L'esprit de la Constitution canadienne est tout imprégné de cette idée d'une unité dans l'unité. Nous avons les municipalités qui édictent leurs propres règlements, perçoivent leurs taxes, s'occupent de leurs affaires et, quoique situées dans la province, exercent l'autonomie la plus absolue dans la limite de leurs attributions. De même les provinces du Dominion jouissent d'un pouvoir suprême à l'égard des matières qui sont de leur domaine. Et le jour viendra, je ne crains pas de le dire, où la position du Canada dans l'empire sera semblable à celle que la province occupe au sein du Dominion.

Avant 1865, plusieurs politiques canadiens français doutaient que l'union des provinces fût à désirer. Reportez-vous aux débats qui précédèrent la confédération, vous verrez que plus d'un homme sérieux considérait qu'au point de vue canadien-français la fédération serait une erreur. Mais qu'avons-nous? Les Canadiens français de la province de Québec ont-ils été dépouillé d'une parcelle des droits et privilèges dont ils jouissaient avant cela? Non; c'est le contraire qui est la vérité. Ils sont entrés dans une vie nouvelle et plus complète; ils exercent leur influence dans tout le pays, des bords de l'Atlantique à ceux du Pacifique; dans toute l'étendue de notre territoire ils constituent un élément de stabilité et de permanence. Et chacune des autres provinces, réagissant sur les Canadiens français et déversant le meilleur de leur sang dans notre province, a régénéré, ranimé, réveillé la vieille province de Québec. Et cela fut assurément à l'avantage du pays en général.

Ce qui s'est produit dans ce domaine-là, on peut compter qu'il se répétera lorsque le Canada se trouvera en relations plus intimes avec les autres parties de l'empire britannique. Nous ne perdons rien de ce que nous avons ou chérissons; c'est au contraire un gain que nous faisons. On peut dire qu'il s'agit d'un cas où ceux qui perdent leur vie trouveront une véritable planche de salut.

Monsieur l'Orateur, souffrez que je signale les preuves sur quoi je me fonde pour affirmer que cette idée d'association grandit, se propage avec une rapidité à laquelle rien ne saurait résister. Certains membres de la Chambre ont vécu à une époque où les hommes d'Etat anglais avaient des doutes profonds à l'égard des colonies de la Grande-Bretagne; ils pensaient que, tel le fruit mûr qui se détache de l'arbre, elles finiraient pas se séparer de la mère patrie; ils allaient même jusqu'à se demander s'il

valait réellement la peine de les conserver. Voyez quel changement est survenu en ces années dernières.

A sa mort, la reine Victoria avait le titre de reine de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et d'impératrice des Indes, titre qu'elle avait porté durant son règne. Quand Edouard VII lui succéda, il prit ce même titre. Un peu plus tard, lord Salisbury, après s'être mis en communication avec les colonies autonomes, faisait voter la loi des titres de 1902, par laquelle le titre du roi se trouvait changé. Ceux d'entre nous qui, il y a dix-huit mois, eurent le privilège d'être admis à la cérémonie du couronnement, ont pu entendre l'archevêque de Canterbury prononcer ces paroles: "Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et des possessions britanniques d'outre-mer, Défenseur de la Foi et Empereur des Indes".

Notez aussi le changement qu'accuse la conférence coloniale. Au jubilé de la reine, en 1887, il ne s'agissait que d'une simple réunion de délégués. On considérait alors qu'il était du devoir de la Grande-Bretagne de veiller à la défense de l'empire et de s'occuper de tous les autres soins de cette nature. Les délégués se bornèrent à discuter les relations de commerce. En 1897, la conférence impériale était convoquée par le ministre des colonies, et les premiers ministres de diverses colonies autonomes y prenaient part. C'est alors que fut formulée la demande de contributions fixes et périodiques, demande que l'on rejeta et non sans raison. Nous ne voulions pas alors, nous ne voulons pas encore aujourd'hui de contributions fixes et périodiques.

En 1897, l'organisation de la conférence impériale accuse un changement. On met de côté le tire de " conférence coloniale " pour y substituer celui de " conférence impériale." Au lieu de convoquer les délégués à des intervalles divers, il fut décidé que le conseil se réunirait tous les quatre ans et que d'autres conférences pourraient, au besoin, être convoquées dans l'intervalle. Autrefois convoquée par le ministre des colonies, la conférence tient maintenant ses séances sous la présidence du premier ministre d'Angleterre. Et l'acte constitutif porte que cette conférence

—qui doit porter le nom de conférence impériale, tient tous les quatre ans des séances auxquelles les questions d'intérêt commun peuvent être débattues et résolues entre le gouvernement de Sa Majesté et ses gouvernements des colonies autonomes d'outre-mer.

Passons maintenant à la troisième indication de la tendance de notre époque, indication que fournit le conseil de la défense impériale. A l'origine, ce conseil n'était qu'un comité du cabinet. Il a absorbé l'ancien comité de la défense coloniale, qui y figure maintenant à titre de sous-comité. Ce n'est, il est vrai, qu'un corps consultatif, mais comme les ministres les plus marquants de l'Angleterre et des colonies, les plus grands experts en matière navale et militaire en font partie, c'est une institution pleine de vigueur et d'un ordre tout à fait supérieur. Les conclusions que l'on arrête sont mises en pratique par les membres du ministère qui constituent un élément si nombreux du conseil.

Sir Frederick Borden fut le premier canadien qui assista à une réunion du conseil de la défense impériale. En 1903, il était invité à aller débattre une question canadienne: la prise de possession des stations d'Halifax et d'Esquimalt. En 1909, si je ne me trompe, sir Frederick Borden et M. Brodeur étaient encore invités à aller débattre des questions intéressant le Canada.

Qu'on me permette de rappeler ici ce que M. Asquith disait à la chambre des communes d'Angleterre, le 23 juillet dernier, au sujet de la situation en laquelle se trouvait alors le conseil de la défense impériale:

L'an dernier (1911), nous avions le plaisir d'inviter aux séances du conseil—ils ont délibéré avec nous pendant trois jours—les premiers ministres de nos colonies autonomes. J'occupais moi-même le fauteuil et étais le sixième premier ministre; car il y en avait cinq autres qui siégeaient autour de la table. Je ne crois pas que l'on puisse relever dans l'histoire de notre développement impérial d'occasion plus importante et plus significative que celle-ci.

Il est presqu'impossible, cela va sans dire, d'entrer publiquement dans le détail de ce qui s'est fait et s'est dit dans cette circonstance. Nous agissons tous naturellement et à bon droit sous le sceau du secret. Toutefois, rien ne m'empêche de faire connaître au comité et au pays en général les grandes lignes de nos délibérations. Tout d'abord, mon très honorable ami le secrétaire d'Etat des affaires étrangères a fait un exposé des tendances générales de notre politique extérieure. Il a parlé avec la plus grande sincérité et la plus grande liberté en la présence de ces premiers ministres des différentes possessions anglaises de nos relations avec les autres puissances, et il leur a dévoilé, avec une candeur, une intimité et une ampleur qui auraient été impossibles dans des communications officielles ou écrites, quels sont exactement nos rapports avec chacune des puissances européennes et des autres puissances, et jusqu'à quel point ces rapports influent et doivent influer sur notre situation navale et militaire.

Qu'on se représente, si l'on peut, la nature de la conférence de juillet dernier à laquelle assistaient trois représentants du Canada.

Cet exposé a été suivi d'un autre, non moins complet et sincère, de la part de celui qui était alors le premier lord de l'amirauté concernant la politique navale et, enfin, d'un exposé par le ministre de la Guerre au sujet du programme militaire.

Je promets quelques mots et je poursuis la citation:

Cette année (1912), nous avons eu le privilège d'avoir au milieu de nous, non pas des représentants de toutes les possessions anglaises, mais de nombreux représentants du ministère canadien, y compris son distingué premier ministre, M. Borden. A ma demande, ils ont assisté, il y a plus d'une semaine, à une réunion du comité de la défense impériale, et, de nouveau, mon très honorable ami le secrétaire d'Etat des affaires étrangères leur a parlé et nous a parlé à tous de notre politique étrangère, et le premier lord de l'amirauté nous a entretenus de notre situation navale. Je suis bien aise de dire que M. Borden et ses collègues assisteront à une autre réunion que nous projetons pour la semaine prochaine, et j'espère que nous pourrons en venir à des conclusions satisfaisantes pour eux et pour nous. Je ne crois pas que dans le cours nécessairement irrégulier de nos arrangements constitutionnels en tant que puissance impériale, il soit possible d'exagérer la valeur d'un corps comme celui-ci qui, de temps à autre, offre aux politiques des possessions anglaises et à ceux de la métropole, un lieu de ralliement où ils peuvent échanger en toute confiance leurs opinions respectives, les faits que l'expérience leur a appris et leurs connaissances concernant les choses qui, nous en sommes de plus en plus convaincus, ne concernent pas uniquement la métropole, mais intéressent les possessions anglaises autant que nous-mêmes.

M. Balfour a aussi confirmé ces sentiments par des paroles comportant le même sens et que je n'ai pas le temps de lire.

Le premier ministre a déclaré dans cette enceinte qu'à l'avenir un membre du cabinet dont il est le chef assistera pendant la majeure partie de l'année aux réunions du comité de la défense impériale, non à titre d'invité, mais en qualité de membre; non de temps à autre, mais régulièrement; n'étant pas appelé uniquement pour discuter les sujets qui intéressent spécialement le Canada, mais ayant sous les yeux tous les détails de la politique impériale dans ses rapports avec les nations étrangères. Peut-il y avoir une expression plus complète du sentiment de la solidarité? Pouvons-nous apprécier son influence au Canada et dans la métropole? Le représentant du Canada et les représentants des autres possessions autonomes qui assisteront chaque jour aux réunions du comité de la défense impériale exerceront, à n'en pas douter, une influence réelle. Le Canada et les autres possessions autonomes ne veulent pas entreprendre de guerres de conquêtes; toute leur influence contribuera au maintien de la paix. Un jour luira peut-être où l'Angleterre pourra renoncer à quelques-unes de ces alliances européennes, sources de complications qui menacent la paix du pays, parce qu'elle doit être fidèle à ses alliés.

M. AMES.

Les représentants des possesions d'outremer ne pourront pas aussi assurer le maintien d'une politique stable, advenant un changement de ministère en Angleterre et le remplacement de ses représentants au sein de ce comité. Il est une chose que nous ne devons pas oublier. Voici: le représentant du Canada dans le comité de la défense impériale sera le trait d'union entre les autorités anglaises et le Gouvernement canadien. Ces trois cas prouvent d'une manière concluante que la tendance du vingtième siècle est une tendance vers l'association. Cette tendance est trop prononcé pour qu'on l'enraye. Autant vaudrait tenter de refouler les flots du Niagara au delà de la falaise d'où ils se sont précipités que de vouloir empêcher le Canada de suivre la voie de sa destinée manifeste.

La troisième condition préalable est singulière. C'est un empêchement d'honneur. Il y en a qui croient qu'on ne doit pas s'attendre à l'accomplissement des promesses des hommes politiques, mais ce n'est pas là l'avis des membres de la droite. L'une des promesses que le premier ministre a faites avant l'élection c'est que, avant que le Canada adopte une politique navale définitive, le peuple canadien devra avoir l'occasion d'exprimer son avis sur ce sujet. Le peuple doit donc être consulté et voilà l'obstacle que l'honneur oppose à la réalisation de ce programme.

La contribution projetée a une destination claire et tranchée. Elle a pour objet d'accorder une aide immédiate et efficace. Lorsque nous aurons versé cette somme prise sur notre revenu débordant, sans augmenter en rien notre dette, sans avoir à payer des intérêts à perpétuité, nous serons exactement où nous étions auparavant, nous ne nous serons pas déplacés d'une semelle. C'est un simple don. Nous devons le faire par dignité, si ce n'est pour d'autres causes.

Par conséquent, il n'y a pas d'obligations et nos rapports constitutionnels demeurent exactement ce qu'ils étaient auparavant. Il n'est donc pas nécessaire de consulter le peuple à cette phase de la question. Toutefois, si cette preuve de nos dispositions et nos moyens de faire quelque chose qui compte dans les limites de l'empire ont pour résultat de nous faire participer à la défense, nos rapports seront alors modifiés, l'engagement deviendra obligatoire, le projet devra être soumis au peuple canadien pour lui permettre de se prononcer.

L'autre jour encore la gauche prétendait accueillir avec joie l'occasion de soumettre ses vues au peuple. Elle en aura l'occasion lorsque la politique définitive du Gouvernement sera mise en présence de la politique définitive de l'opposition. La politique ministérielle, telle qu'elle est aujourd'hui présentée à la Chambre, rescinde en deux: la politique du moment et la politique définitive.

Le don que nous faisons rassure complètement la population de l'empire. Quant au programme définitif, il sera tracé plus tard. Cependant, le premier ministre, comprenant que son choix ne concerne pas l'heure présente, mais intéresse les générations à venir, se prépare à poser des assises solides et profonde. Il se rend compte qu'il faut supprimer des obstacles et arrêter des conditions préalables qu'il faut établir le rang que nous occupons dans l'empire avant d'appliquer un programme définitif. Comprenant les obstacles qui barrent la route et refusent d'agir avec empressement dans une circonstance où les sages n'osent pas prendre de décision, il prend le temps nécessaire pour élaborer un programme qui survivra à toute la députation.

En sommes, quels sont les liens qu'unissent l'empire? Est-ce l'origine, la nationalité, la langue ou la religion? Nous différons sur tous ces points. N'est-ce pas plutôt l'aveu que le système du gouvernement anglais est le meilleur, le plus libre et le plus avancé qu'il y ait jamais eu dans l'univers? C'est que, en ce qui nous concerne, nous avons décidé que nous voulons le maintien de ce système; c'est que nous croyons qu'il assurera les plus grands progrès. C'est que nous sommes d'avis qu'il y a sous le drapeau anglais d'autres races plus arriérées que la nôtre, qui tendent vers la lumière, qui ont besoin de ce système du Gouvernement pour parvenir à l'âge civil comme nous y sommes parvenus.

L'empire ne peut se maintenir qu'en conservant la suprématie maritime. Cette suprématie exige l'unité d'action qui repose sur l'échange des connaissances et qui implique la coopération. Je considère donc que la déclaration que dorénavant un membre du cabinet fera constamment partie du comité de la défense est la caractéristique la plus importante de tout le discours du premier ministre. Envisageons franchement, librement, bravement, courageusement le cours des événements et rendons-nous compte de ce qui se passe. C'est beaucoup que d'être Canadien. Vous en êtes fiers et je le suis moi-même, mais il y a quelque chose de mieux, c'est d'être un membre actif de l'empire britannique.

M. W. M. GERMAN (Welland): Monsieur l'Orateur, je crois qu'il sera généralement admis par la plupart des gens, du moins hors de cette enceinte, que peu importe le parti politique qui est au pouvoir, relativement à un grand nombre des problèmes qui sont soumis au Parlement. Nous entendons souvent dire parmi le public: "Oh! il n'y a pas de différence entre vous, si ce n'est que les uns sont au pouvoir et que les autres n'y sont pas," et j'avoue que je suis souvent de cet avis. Nous sommes tous des citoyens canadiens qui s'efforçent de leur mieux d'assurer le meilleur avenir à ce grand pays. D'ordinaire, en ce qui concerne la plupart des questions dont le Parlement est saisi, il y a très peu de différence entre les partis politiques. Mais il surgit et il a déjà surgi des problèmes d'une importance primordiale qui établissent une ligne de démarcation frappante entre les partis politiques et sont comme des monuments dans la voie du progrès politique au Canada, monuments qui attestent clairement les principes peu avantageux qui séparent le parti conservateur et le parti libéral et qui ont séparé ces partis depuis. L'honorable préopinant (M. Ames) m'a fourni l'occasion de parler de nos anciennes annales, comme il l'a fait lui-même, et je suis enchanté qu'il m'ait fourni cette occasion.

Sans vouloir traîner cette question plus qu'il ne faut dans l'arène des discussions politiques, je crois nécessaire de mentionner le plus brièvement possible certaines choses du pays dont mon honorable ami a parlé. Il est une chose que j'affirme sans crainte, vu qu'elle est connue de tous ceux qui ont lu les discours des hommes publics d'autrefois et les lois des différentes législatures, fédérales ou provinciales, c'est que, depuis que le Canada existe, le parti libéral a appuyé les réformes qui sont à la base de nos libertés.

Ils furent les champions de l'extension du suffrage, de la décentralisation du pouvoir et d'une autonomie locale complète avec juridiction entière sur toutes les affaires locales; ils demandaient aussi le pouvoir absolu de prélever et dépenser les deniers publics, de même que l'imposition de taxes ne dépassant pas les besoins du Gouvernement. Les conservateurs ont combattu toutes ces demandes, excepté une importante dont je parlerai plus tard.

Mon honorable ami a dit que l'établissement du gouvernement responsable dans notre pays avait été un des grands faits de notre histoire. Mais, monsieur l'Orateur, c'est au parti libéral et aux hommes d'Etat libéraux que nous devons ces libertés. Avant 1838 nous étions gouvernés par un conseil exécutif et un conseil législatif nommé à vie par la couronne par l'entremise de lieutenant-gouverneurs, lesquels, d'après Bourinot, dans son histoire du gouvernement parlementaire, exerçaient un pouvoir exclusif sur les recettes, les dépenses, et la taxation du pays. Cet état de chose était devenu intolérable. Les principes, et en 1838, du moins dans le libéraux de cette époque combattirent ces Haut-Canada, ils réussirent à abolir cet état de choses, et depuis cette époque nous avons eu le gouvernement responsable. La grande question suivante a été la représentation d'après la population et l'extension du suffrage. Les libéraux disaient qu'ils n'étaient pas représentés comme ils avaient droit de l'être, même dans les assemblées législatives de cette

époque-là, et ils luttèrent pour avoir justice; ils y réussirent malgré la forte opposition des conservateurs dont le chef était alors John A. Macdonald. Cela amena la confédération, et, monsieur l'Orateur, même dans la confédération de notre grand pays nous avons vu l'élément tory chercher à imposer le principe de centralisation.

Mon honorable ami (M. Ames) a dit qu'une union législative aurait été intolérable, et tout le monde sait qu'elle l'aurait été réellement; une confédération basée sur l'union législative n'aurait pas pu durer jusqu'à ce jour, n'aurait même pu vivre vingt ans, et cependant c'était l'union législative que sir John A. Macdonald et le parti conservateur voulaient avoir. George Brown et ses associés voulaient une union fédérative, donnant à chacune des diverses provinces du Canada une autonomie exclusive et juridiction complète dans ses affaires locales. Tels étaient les principes qui inspiraient les libéraux et les conservateurs de cette époque-là.

La question suivante, de très grande importance pour le Canada, a été celle de la Politique nationale. C'était une question de taxes. Les libéraux avaient toujours combatttu pour que la taxe ne dépassât pas les besoins du pays. Alexandre Mackenzie était premier ministre du Canada et le chef d'un gouvernement libéral, et chacun sait que les manufacturiers du Haut-Canada à cette époque-là s'adressèrent à Mackenzie avant de s'adresser à sir John A. Macdonald, et lui demandèrent d'imposer un tarif protecteur sur les marchandises importées. S'il y avait consenti, les probabilités sont qu'il n'aurait pas été renversé du pouvoir en 1878. Mais libéral sans compromision qu'il était, fidèle aux principes qui l'avaient dirigé pendant toute sa vie, il ne voulut pas imposer un tarif pour les fins de protection. Il refusa d'écouter la demande des manufacturiers; ceux-ci s'adressèrent à sir John A. Macdonald, qui en appela au pays et fut porté au pouvoir sur cet appel. Ce tarif de protection, monsieur l'Orateur, dans une forme modifiée—parce qu'il l'a été considérablement lorsque les libéraux sont arrivés au pouvoir en 1896—a été la politique des divers gouvernements depuis cette époque-là, et il est possible qu'en y apportant quelques modifications, cette politique reste celle des gouvernements à venir pendant plusieurs années.

Il est vrai que le chef du présent Gouvernement parlait il y a quelques années d'une protection adéquate, mais jusqu'à présent personne n'a pu découvrir ce qu'il entendait dire par ces mots. Chaque année le ministre des douanes dans l'ancien ministère, l'honorable M. Paterson, faisait un examen minutieux de cette proposition, mais il ne put jamais réussir à découvrir ce que signifiaient les mots "protection adéquate," et nous n'avons pas été nous-mêmes capables de le découvrir depuis les deux ans qu'il est au pouvoir.

Mais nous voici aujourd'hui en face de la proposition actuelle dans laquelle je découvre les caractères distinctifs qui ont divisé les conservateurs des libéraux pendant les derniers cent ans. On a beau le couvrir, le bout de l'oreille du vieux pacte de famille perce dans cette résolution.

Quelle est la proposition? Donner $35,000,000 pour la construction de trois dreadnoughts pour l'amirauté anglaise. Le grand Napoléon disait un jour: "Grattez un russe, et vous trouverez un tartare." Monsieur l'Orateur, si vous grattez un conservateur d'aujourd'hui, vous trouvez un tory d'il y a cent ans, ayant conservé les mêmes principes politiques, le même désir d'enlever au peuple la direction des affaires publiques pour la concentrer entre les mains de ce que l'on peut appeler une oligarchie.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DE NAVIGATION RICHELIEU-ONTARIO.

M. LESPERANCE propose la 2e lecture du bill (n° 20) concernant la compagnie de navigation Richelieu-Ontario.

Quelques VOIX: Expliquez-vous.

M. LESPERANCE: Ce bill a pour objet d'augmenter le capital de la compagnie de navigation Richelieu-Ontario.

M. GRAHAM: Quelle est l'augmentation?

M. LESPERANCE: $5,000,000; de $10,000,000 à $15,000,000.

M. CARVELL: Monsieur l'Orateur, ce bill a été appelé plusieurs fois pendant les deux ou trois dernières semaines, et nous avons demandé l'ajournement afin de pouvoir obtenir des explications de l'honorable député qui le propose. L'honorable député est ici ce soir, et je ne crois pas qu'il montre à l'égard de cette Chambre tous les égards auxquels elle a droit en ne donnant pas ou en refusant de donner les explications. Je ne crois pas que cette Chambre s'oppose à ce qu'aucune compagnie augmente son capital à ce chiffre, pourvu que l'augmentation soit à propos et que l'argent soit obtenu pour des fins légitimes. Je ne veux pas dire que cette compagnie ne se propose pas d'appliquer cet argent à des objets justifiables. Je vois que le capital actuel de cette compagnie

est de $10,000,000, et que par ce bill on propose de l'augmenter à $15,000,000, soit 50 pour 100; il n'y a pas de mal si l'argent doit être employé dans des entreprises légitimes de la compagnie. Mais ce que je ne puis pas comprendre, et qui devrait, je crois, être expliqué à cette Chambre, c'est l'article 2 du bill qui dit que:

La compagnie peut placer et utiliser de telle manière et à tels modes et conditions qu'elle jugera à propos les sommes dont elle n'aura pas immédiatement besoin.

L'intention évidente—ce n'est pas seulement l'intention, mais c'est dit clairement dans le bill lui-même---est que tout cet argent qui proviendra de l'augmentation du capital de la compagnie ne sera pas employé pour l'avantage de la compagnie elle-même. L'article dit que les sommes dont la compagnie n'aura pas immédiatement besoin pourront être utilisées de la manière qu'elle jugera à propos. Si mon honorable ami venait ici demander plus de pouvoirs d'emprunt je pourrais comprendre alors la nécessité d'accorder ces pouvoirs pour un chiffre rond.

Il pourrait être nécessaire d'émettre et de vendre des obligations à une certaine date à laquelle on pourrait les vendre avec plus d'avantage, et si elles rapportaient plus d'argent que la compagnie ne requiert immédiatement, le surplus pourrait être employé de quelque autre façon afin que ce capital ne reste pas improductif entre les mains de la compagnie. Mais on ne nous demande pas une augmentation du pouvoir d'emprunt; on veut augmenter le capital même de la compagnie, sans obliger celle-ci à vendre toutes ses actions. Elle pourra ne vendre que la quantité qui lui sera nécessaire pour ses entreprises. Il me semble que la conclusion irrésistible est que la compagnie ou les auteurs de ce bill ont l'intention d'employer une partie au moins de ces $5,000,000 à d'autres fins que les entreprises légitimes de la compagnie. C'est pour cette raison que je m'opposais au bill, et c'est aussi pour cette raison que plusieurs honorables députés n'en veulent pas et que nous demandons tous au promoteur du bill ou à un autre député de nous expliquer quelles sont les intentions réelles de ceux qui demandent ce bill.

M. LANCASTER: Monsieur l'Orateur, je concours en grande partie dans les vues exprimées par l'honorable député qui vient de parler, mais je crois que nous gaspillons un peu le temps de la Chambre. Si ce bill doit être renvoyé devant un des comités spéciaux, je crois que ce serait l'endroit où l'on pourrait proposer tout ce qui serait nécessaire pour protéger le public contre les éventualités dont mon honorable ami vient de parler. Ce n'est pas l'habitude, je crois, d'entreprendre, à la deuxième lecture d'un bill d'intérêt privé de lui donner la forme qu'il doit avoir; je crois que cela se fait généralement au comité permanent. Ce bill sera renvoyé devant un des comités permanents où l'on pourra le disséquer et prendre les précautions que l'on jugera nécessaires, au sujet de ce que mon honorable ami vient de dire. Dans tous les cas, le projet devra revenir à la Chambre pour la 3e lecture.

M. GRAHAM: Je ne veux pas m'opposer à ce bill. C'est probablement un très bon bill, mais du moment que l'on demande des renseignements à son sujet la Chambre a droit à avoir des explications plus complètes que celles que nous a données l'honorable député qui s'est chargé de ce bill.

L'honorable député n'a peut-être pas étudié le bill ou il n'est peut-être pas en état dans le moment de nous donner les explications complètes. Dans ce cas-là, je crois qu'il devrait laisser le bill en suspens afin que nous puissions avoir une explication plus tard, parce qu'il est désirable que les honorables députés qui ne sont pas membres du comité devant lequel ce bill sera discuté puissent être mis en mesure d'en comprendre la portée.

M. LANCASTER: Le bill devra revenir devant cette Chambre après avoir été discuté devant le comité auquel il sera renvoyé.

M. LESPERANCE: L'augmentation de capital demandée sera employée à l'achat de bateaux et de mobiliers, et autres améliorations aux terminus. L'intention est de dépenser cet argent à mesure que la compagnie en aura besoin. Au sujet de l'article 2 je dirai que la charte actuelle de la compagnie ne lui permet pas d'employer ses fonds de réserve, et comme la compagnie ne fait pas de navigation pendant l'hiver, ces fonds de réserve resteraient alors inactifs, et il n'est pas désirable qu'elle perde ainsi l'intérêt sur cet argent.

Comme le texte doit en être soumis au comité des chemin de fer, l'honorable député a toute latitude pour le rédiger suivant son bon plaisir. Qu'il soit persuadé que cette disposition n'a pas d'autre objet que d'éviter à la compagnie la perte de l'intérêt sur les fonds de réserve qu'elle pourra avoir en main.

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

2e LECTURE DU BILL RELATIF A L'ORDRE INDEPENDANT DES FORESTIERS.

M. MACDONELL propose la 2e lecture du bill (n° 30) tendant à refondre et modifier les lois relatives à la cour suprême de l'ordre indépendant des forestiers et à changer son nom en celui d'ordre indépendant des forestiers.

M. GRAHAM: Expliquez-vous.

M. MACDONELL: Ce projet de loi est très simple. Il a surtout pour objet de modifier le nom de cette association très connue et de refondre et modifier les lois qui la constituent ainsi que leurs modifications. Je vois qu'elle fut d'abord constituée par une loi de cette Chambre en date de 1889. Depuis, diverses modifications ont été introduites, et le présent projet de loi tend à refondre, reviser et modifier les lois régissant cette association; à formuler certains règlements pour sa gouverne future; et aussi à régler diverses autres questions, comme celle de l'acquisition d'immeubles, des relations entre la cour suprême et les loges subordonnées, la responsabilité des loges subordonnées, les pouvoirs de placement de la cour suprême et des loges subordonnées, et diverses autres questions. Il est aussi prescrit dans le bill que la compagnie sera régie par la loi des assurances et relèvera du surintendant et du département des assurances. Le bill est suivi d'une annexe formulant certaines statuts et autres règlements pour la gouverne future de l'association.

M. GRAHAM: Y est-il question des taux?

M. MACDONELL: Non, il n'y est rien dit particulièrement à l'égard des taux, sauf en ce qui regarde les moyens de vérification de ces taux. Les statuts et règlements y pourvoient.

M. GRAHAM: Je ne m'oppose pas à l'adoption du projet de loi, mais je suis d'avis qu'à l'égard d'associations de cette nature, il faudrait légiférer avec le plus grand soin. Nous avons pour la plupart eu à faire avec de ces sociétés de bienfaisance, et la difficulté a toujours été d'engager les membres présents à la réunion annuelle de consentir à l'établissement de taux suffisants pour faire face aux responsabilités à mesure qu'elles se produisent. Qu'il s'agisse de légiférer ou de modifier la législation existante, il faudrait ne pas perdre de vue l'importance de ne pas relâcher les guides davantage, mais de les retenir un peu plus même, afin d'éviter tout danger de faillite future résultant du refus des membres admis postérieurement de payer les sommes requises pour assurer le maintien de la bonne réputation de la compagnie.

Ce n'est qu'un avis que je donne, fondé sur une certaine expérience acquise en la matière. J'insiste auprès du comité pour qu'il ne perde pas de vue, lors de la délibération de ce bill, l'importance de n'y pas insérer d'amendement de nature à diminuer les garanties assurant la présence de fonds suffisants pour indemniser les veuves et les orphelins privés de toute ressources.

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

M. GRAHAM.

REPRISE DU DEBAT RELATIF AUX FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

M. W. M. GERMAN (Welland): Monsieur l'Orateur, au moment de la suspension de la séance j'étais à dire que le principe même de la présente mesure accuse bien encore une fois la divergence qui a été sensible depuis tant d'années entre les vues du parti libéral et celles du parti conservateur; au sujet du droit absolu du Canada de régler ses propres affaires financières, d'avoir la haute main sur tous les deniers contribués par le peuple canadien, à quelque fin que ces deniers soient affectés. Le présent bill empiète sur ce principe. Le très honorable premier ministre répond ceci: Le projet indique que l'argent sera dépensé pour la construction et l'armement de navires de guerre sous la direction du Gouverneur en conseil. Je n'ignore pas que le bill s'exprime ainsi; mais il édicte en même temps que les navires de guerre construits avec l'argent du Canada seront transférés à l'amirauté anglaise et seront absolument sous ses ordres. Je doute fort que le bill, même interprété à la lettre, résolve la difficulté autrement que dans le sens indiqué par moi. Je lisais aujourd'hui dans le "Citizen" une déclaration très significative de la bouche de M. Bonar Law, leader du parti conservateur à la chambre des communes d'Angleterre. Que dit-il? Cet article fait voir que dès qu'un homme s'engage dans une mauvaise voie, il se rencontre beaucoup de gens pour l'y précipiter. Le leader du parti conservateur en Angleterre s'applique sur-le-champ à précipiter M. Borden dans la voie de la centralisation administrative et de l'emploi de nos fonds par une autorité étrangère. Il me semble que ses paroles sont très suggestives. Au sujet de cette proposition même voici comment il s'exprime:

Si l'empire dans son entier doit jamais devenir une réalité comme il l'est de nom, un empire uni, une nation unie, il n'y réussira que par l'établissement d'un véritable système fédéral au sein du Royaume-Uni, nos colonies contribuant à la défense de l'empire et participant à la gloire de gouverner l'empire, proportionnellement aux chiffres de leurs populations.

Si cela veut dire quelque chose, c'est l'établissement d'un système de contribution permanente de la part du Canada au profit du gouvernement anglais. C'est le principe que dégage aussitôt l'esprit tory anglais, interprétant la proposition faite par le gouvernement tory du Canada: que, à partir d'aujourd'hui nous voterons périodiquement des fonds pour l'entretien de la marine anglaise. Nous, libéraux canadiens, ne le cèdons en rien aux torys du Canada ou de l'Angleterre en fait de dévouement envers l'empire. Beaucoup d'entre nous sont des descendants d'hommes qui ont abandonné

leurs foyers aux Etats-Unis et se sont transportés au Canada plutôt que de renoncer à leur allégeance à la couronne anglaise; et nous n'avons pas à user de ménagements au Canada, en matière de fidélité à la couronne ou d'administration des affaires publiques. En tant qu'impérialistes nous ne voulons qu'un seul peuple, un seul drapeau, un seul empire, mais au sein de cet empire, et sous la protection de ce drapeau, nous voulons atteindre notre propre destiné, en tant que nation canadienne, au mieux de nos intérêts et pour notre plus grand avantage. Ces honorables députés de la droite s'écrient: Donnons de l'argent à l'Angleterre, 35 millions de dollars. Mais au nom du simple bon sens, pourquoi? L'Angleterre ne l'a pas demandé; l'Angleterre n'en n'a pas besoin; elle peut certainement s'en passer. Alors pourquoi les lui donnerions-nous? Aucun des députés ministériels qui ont pris la parole n'en a fourni de raison. On n'a avancé aucun argument à l'appui de cette proposition. L'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) qui a parlé si éloquemment, mais si brièvement, cet après-midi, n'a avancé aucune raison, pas même l'ombre d'une raison, à l'appui de cette proposition. Aucun argument, rien qui soit digne de ce nom, n'a été avancé à l'appui de cette demande. Il n'y a là qu'affaire de sentiment et rien autre chose. Le sentiment est une excellente chose, mais il ne suffit pas à tout. C'est toujours la même vieille histoire que les torys exploitent de temps immémorial: le vieux drapeau, et une subvention. Mais, s'écrient-ils,---et je me suis peut-être trop hâté de dire qu'on n'avançait aucun argument,---mais s'écrie l'honorable député de Saint-Antoine, voyez ce que vous allez obtenir? Donnez 30 millions à la Grande-Bretagne pour construire trois dreadnoughts, et vous aurez un ministre du Gouvernement canadien siégeant au comité de la défense de la Grande-Bretagne. C'est toute la raison que l'on donne. C'est le marché que le très honorable premier ministre (M. Borden) voudrait conclure. C'est toujours un marché qu'ils veulent faire. Lorsque l'ancien gouvernement proposa l'établissement d'un tarif préférentiel anglais, ces honorables députés voulurent y voir une affaire. Vous pouvez bien, disent-ils, accorder une préférence à la Grande-Bretagne mais au moins obtenez quelque chose en retour. Et maintenant ils disent à la Grande-Bretagne: Nous allons vous fournir les fonds pour construire trois dreadnoughts, mais en retour reconnaissez-nous le droit d'avoir un ministre tory siégeant au comité de la défense. Voyons comment s'est exprimé à ce sujet hier encore M. Asquith premier ministre de la Grande-Bretagne:

Londres, 17 décembre.—A la chambre des communes, hier soir, Keir Hardie demanda au premier ministre pourquoi, sans avoir au préalable consulté la chambre des communes, il avait fait certaines promesses au premier ministre du Canada. Le très honorable M. Asquith répondit que le gouverenement de Sa Majesté ne s'était engagé à rien.

M. Hardie demanda si les trois navires de guerre canadiens nécessiteraient le vote de nouveaux crédits pour la marine en vue de leur équipement et de leur entretien, et si une des conditions du prêt de ces navires était que le Canada aurait un représentant au comité de la défense impériale.

Le premier ministre répondit qu'il voulait éviter toute discussion de cette affaire jusqu'à ce que le Parlement canadien en eût délibéré. Toutefois, il pouvait bien répéter que l'offre de représentation au comité de la défense impériale avait été faite l'année dernière aux colonies par le gouvernement de Sa Majesté avant qu'il fût question des propositions actuelles.

Que recevons-nous donc en retour de cette subvention de 35 millions? Tout ce qu'ils ont pu alléguer c'est que nous aurons un ministre siégeant au comité de la défense impériale. Et, l'année dernière, le premier ministre de la Grande-Bretagne offrait au premier ministre d'alors du Canada un siège au comité de la défense impériale, sans qu'il fut question de dreadnought ni d'aucune autre contribution. Après cela, il semble qu'on ne devrait plus parler de cette offre comme étant la compensation de ce don de 35 millions à la mère patrie.

Mais, monsieur l'Orateur, le premier ministre nous dit que la situation est excessivement grave et exige une contribution immédiate. Qui le croit? Je ne pense pas qu'il le croit lui-même. Se trouve-t-il un homme pour croire que l'Allemagne et la Grande-Bretagne vont se faire la guerre? Voici deux nations qui depuis des centaines d'années ont non seulement pratiqué, mais prêché l'évangile de la paix sur la terre aux hommes de bonne volonté. Que faites-vous donc de cette civilisation tant vantée?

Où sont les effets bienfaisants de cette religion. Si deux grands peuples, dans ce vingtième siècle, doivent, monsieur l'Orateur, se prendre mutuellement à la gorge et se faire une guerre à mort, on serait porté à dire que leur christianisme est une plaisanterie et leur civilisation un fiasco. Pour ma part, je n'en crois rien, et personne ne le croit. Les politiques anglais ne le croient pas, et c'est ce que déclarent les hommes d'Etat les plus en vue de la Grande-Bretagne. Parlant devant la chambre des communes le 10 juillet dernier, sir Edward Grey disait:

Nos relations avec le cabinet allemand sont pour l'heure excellentes. Sur toutes les questions d'intérêt mutuel, nous agissons avec la plus entière franchise l'un envers l'autre et, s'il se présentait quelque question relative, par exemple, à nos intérêts respectifs dans l'Afrique du Sud, ou encore, qui sait, au chemin de fer de Bagdad, les deux gouverenements sont, je crois, convaincus que leurs in-

térêts réciproques peuvent parfaitement se concilier.

Et dans le même temps à peu près—dans le même mois sûrement—M. Asquith, le premier ministre d'Angleterre, disait devant la chambre des communes:

Nos relations avec l'empire allemand sont à l'heure présente, je suis heureux de pouvoir le dire, et je crois être certain qu'elles continueront d'être, des relations d'amitiés et de bon vouloir. Mon noble ami lord Haldane, le grand chancelier actuel, a fait une visite à Berlin dans les premiers jours de l'année. Il a eu là des conversations et un échange de vues qui se sont continués depuis, toujours marqués au coin de la plus parfaite franchise et de l'amitié la plus sincère tant d'un côté et de l'autre. De plus, je suis heureux de dire que nous avons en ce moment l'avantage de posséder au milieu de nous, en la personne de l'ambassadeur d'Allemagne, un diplomate très distingué, qui s'inspire à notre égard des mêmes sentiments.

Et M. Bonar Law ajoutait:

Mais en dépit de tout ce que l'on a pu dire, est-ce que le pays, est-ce que la chambre des communes ou quelqu'un de nous croit vraiment qu'il existe un danger, et un danger mortel? J'avoue que j'ai moi-même la plus grande difficulté à le croire.

Qu'est-il besoin de dire rien de plus? D'après les remarques de certains membres de la droite, on croirait que la Grande-Bretagne était à genoux, que la pauvre vieille dame s'était laissée tomber, que l'état de ses finances était déplorable, qu'elle ne pouvait se passer de l'aide du Canada. L'honorable député de Saint-Antoine disait cette après-midi: "Le cadeau que nous lui faisons donne à l'empire une parfaite sécurité." Sans doute! Avec trente-cinq millions, nous mettons l'empire à l'abri de tout danger.

Quelle est la vérité? La Grande-Bretagne est un pays dont la richesse totale est d'environ seize billions de livres et dont le revenu est de deux billions ou même plus. Au rapport de l'annuaire naval anglais, édicté par le vicomte Hythe, la Grande-Bretagne a dépensé pour sa marine de guerre, au cours des neuf dernières années, la somme de 365 millions de livres et dans le cours de l'exercice 1912-1913, 45 millions; ce qui fait un total de plus de 400 millions de livres. Dans le même espace de temps, elle a dépensé pour son armée de terre plus de la moitié autant; soit une dépense totale en neuf ans, pour ses armées de terre et de mer, d'environ 600 millions de livres. Quelqu'un dira sans doute: Il nous faut venir à son aide en lui donnant 35 millionos; ce fardeau est si épouvantablement lourd. N'oublions pas cependant que l'Angleterre a pris sur son revenu de quoi faire face à cette énorme dépense de fonds et, non seulement cela, mais elle a, dans le même temps, pourvu à l'application des lois relatives aux secours donnés aux indigents,

et autres lois d'intérêt public; réduisant quand même sa dette de 65 millions de livres. Notre Gouvernement ne laisse pas de s'écrier: O toi, chère et malheureuse vieille Angleterre! avec tes revenus, tu peux dépenser pour ton armée et pour ta flotte 600 millions de livres en neuf ans, et tu peux en outre diminuer ta dette de 65 millions, mais il nous faut tout de même te donner ces 35 millions de dollars, ou autrement tu iras à ta ruine, et l'Allemagne te prendra si tu n'y mets bonne garde". Tout cela est trop absurde pour mériter la discussion. Ces chiffres, monsieur l'Orateur, nous frappent d'étonnement, lorsque nous songeons que de telles ressources financières sont l'apanage d'une simple petite île.

Et pourquoi en est-il ainsi? C'est, entre autres raisons, qu'elle a pris le Canada à la France il y a quelque deux cents ans, et que, depuis, le Canada forme un des plus beaux joyaux de la couronne anglaise. Dans sa gigantesque entreprise de colonisation, elle s'est acquis des domaines sur tous les océans. Elle possède aujourd'hui la moitié du commerce de l'univers; elle est le péager du trafic de toutes les nations; elle perçoit une taxe sur presque chaque dollar de marchandise qui franchi la mer. C'est pourquoi elle est aujourd'hui aussi puissante dans ses finances. D'aucuns diront: Il nous faut lui donner de l'argent, car, comme l'a dit hier l'honorable député de Brandon, le Canada ne saurait exister sans la protection de l'Angleterre. Je ne sais si l'honorable député a parlé d'existence matérielle ou d'existence politique. Peut-être a-t-il cru que, sans la protection de l'Angleterre, il aurait pu ne pas voir le jour. L'Angleterre, monsieur l'Orateur, a pris possession du Canada il y a deux cents ans parce que l'acquisition de ce pays était pour elle une affaire. Elle a voulu le Canada pour qu'il fît partie des biens de la couronne; c'est comme tel qu'elle l'a gardé jusqu'à présent, et le Canada est aujourd'hui un des plus beaux domaines qu'ait l'Angleterre. Ce pays-ci, en effet, embrasse un territoire plus grand que les Etats-Unis, capable de nourrir 60, que dis-je? 100 millions d'habitants, tous loyaux à la couronne anglaise et à l'empire britannique, toujours prêts à venir en aide à la Grande-Bretagne attaquée, mais cherchant toujours à former chez eux une nation, et par là à faire ce qui vaut le mieux pour l'empire dans son ensemble.

Permettez-moi, à l'occasion de ce cadeau que l'on nous propose de faire à la Grande-Bretagne, de vous citer un exemple. On dit que l'honorable député de Toronto-ouest (sir Edmond Osler) est très riche, et je n'en doute point. Voici un homme qui fait des affaires considérables, des affaires fort lucratives et à qui je viens dire: Votre

situation financière est fort embarrassée, et vous avez besoin d'aide. Il y a sur la rue, en bas, un M. Burlowitz qui, sans cesse vous emprunte de l'argent. Il se prépare à vous causer beaucoup d'ennuis. Prêtez-moi $3,500, je les placerai à la banque à votre crédit, et, par là, je vous éviterai la ruine absolue de vos finances.

Cet argent que nous offrons à l'Angleterre, nous aurons à le lui emprunter; mais on nous dit que c'est là un raisonnement tiré par les cheveux. L'est-il vraiment trop pour ne pas pouvoir soutenir la comparaison avec le projet que le premier ministre nous a soumis? Je ne le crois pas. L'Angleterre n'a pas besoin d'argent. A-t-elle besoin de navire?

On a parlé aussi dans ce débat de M. Churchill, premier lord de l'amirauté, et j'ai l'intention, moi aussi, de le prendre pour témoin. Voici ce qu'il a dit touchant la construction des navires en Angleterre. Du 1er avril 1911 au 31 mars 1912, on y a construit et mis en service 4 croiseurs cuirassés, 4 croiseurs protégés, 2 croiseurs non protégés, 20 contre-torpilleurs, 5 sous-marins et 4 autres vaisseaux de diverses catégories; 39 en tout. Le 1er avril 1912, il s'y trouvait en cours de construction; 10 cuirassés d'escadre, 6 grands croiseurs, 8 croiseurs protégés de deuxième classe, 2 croiseurs non protégés, 31 contre-torpilleurs, 15 sous-marins et 2 chaloupes canonnières: 74 en tout. Comme six de ces navires étaient pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande, le nombre total des vaisseaux construits pour l'amirauté anglaise se trouve être de soixante-huit, et celui des vaisseaux construits ou en cours de construction du 1er avril 1911 au 1er avril 1912 a été de cent sept.

Voyons maintenant ce que dit M. Churchill de la situation navale en général. En présentant, le 18 mars dernier, le budget relatif à la flotte de guerre, il disait:

Avec la permission de la chambre, je vais cet après-midi lui faire connaître ouvertement quelle est notre situation navale. C'est surtout d'une certaine puissance que la chose est nécessaire. Je le regrette, mais il n'y a rien à gagner à se servir d'un langage voilé.

Eh bien, monsieur l'Orateur, que va-t-on nous révéler?

Nous possédons aujourd'hui plus de dreadnoughts que n'en possède tout autre groupe de deux puissances ensemble, et si tous les dreadnoughts du monde coulaient ce soir, notre supériorité navale serait plus forte qu'elle ne l'est à l'heure présente. Nous ne saurions imaginer une guerre navale dont le cours tende constamment à accroître la valeur relative des immenses ressources dont nous disposons en fait de navires de type antérieur à celui des dreadnoughts, à moins qu'avec le temps on ne mette en ligne de très vieux vaisseaux auxquels on fasse jouer un rôle important. C'est pourquoi nous gardons de ces vaisseaux avec soin comme réserve, et les autorités militaires prennent des dispositions en vue de les mettre en armement au sixième, neuvième ou douzième mois d'une guerre. Tout cela, il faut en tenir compte pour juger des modèles nouveaux qui répondent à nos besoins.

Ayant fait la revue de nos ressources navales actuelles à la lumière des observations qui précèdent, nous ne sommes pas prêts à proposer pour le moment de mettre sur le chantier deux navires contre un de type nouveau que l'Allemagne se donnera. Il pourra venir un temps où la chose sera nécessaire, mais elle ne l'est pas présentement. Je vais toutefois indiquer d'une manière précise le type qui, selon nous, répond le mieux à la situation actuelle. Avant cela, cependant, je me plais à vous dire qu'en conséquence des mesures prises par mon très honorable ami le ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur, il n'existe aucune raison de s'alarmer ou de s'abattre. L'amirauté est prête à garantir, d'ici à quelques années, l'essentielle sécurité du pays et de l'empire jour par jour, et si la chambre veut bien nous accorder ce que nous lui demandons pour l'avenir, cette perspective peut se continuer indéfiniment.

Il dit encore:

En dernière analyse, la chambre a droit d'être délivrée de l'inquiétude que peut faire naître dans l'esprit de plusieurs une insuffisance possible des moyens du pays à construire autant de vaisseaux. Il est difficile de dire si nos rivaux les plus marquants sont en état de construire aussi vite que nous. Une chose certaine, c'est que, dans le fait, ils ne le font pas, et il est vrai aussi, je me plais à le dire, que nous pouvons chaque année construire, armer et équiper de grands navires, et nous pouvons d'année en année continuer ainsi sur une échelle qui laisse de beaucoup en arrière toute autre puissance individuelle, dans l'état présent de ses ressources. La chambre peut tenir pour certain qu'il n'existe pour nous absolument aucun danger d'être atteints, à moins que nous décidions par politique de nous arrêter.

Et il ajoute:

Nous avons eu dans le passé à faire face plus d'une fois à des coalitions, quelquefois formidables, mais il ne faudra jamais conduire nos affaires de manière à ce que la flotte de quelque autre puissance soit en état de nous livrer bataille à quelque moment que ce soit—même au moment le moins favorable pour nous—avec quelque chance raisonnable de succès. Si c'est là de "l'arrogance insulaire", c'est aussi la première condition de notre existence. Je suis heureux de pouvoir assurer la chambre que nous n'éprouverons aucune difficulté à faire bientôt les arrangements destinés à maintenir notre position relative, et à nous procurer, aussi vite que le besoin s'en fera sentir, une sécurité absolue. Je suis bien aise aussi de pouvoir vous dire que ces mesures ne comportent aucune dépense excessive ou disproportionnée.

Après cela, comment peut-on dire que l'Angleterre a besoin de navires de guerre? Comme je l'ai déjà dit, la chose est trop absurde même pour que l'on tente un argument. Elle n'a pas besoin de ces navires. Voyons donc si elle les demande, et citons de nouveau à ce sujet M. Winston Churchill.

Je pourrais rappeler ici les paroles prononcées un de ces derniers soirs, par le ministre de la Marine (M. Hazen), condamnant l'attitude de l'ancien Gouvernement, parce que s'il eût commencé la construction de ces bâtiments, ils seraient devenus démodés, avant même leur achèvement. Cet argument du ministre était à l'adresse de l'ancien Gouvernement, commençant la construction de bâtiments sur des soumissions devant servir de base à un marché administratif. Que dit M. Churchill sur cette question de navires?

Voici ma troisième observation: c'est une erreur, un gaspillage, de construire un seul navire pour la marine militaire, avant qu'on en ait besoin. Jusqu'au moment où l'on signe définitivement le contrat pour la construction d'un navire de guerre, ce vaisseau est soumis à l'expansion de la science navale mondiale; mais à dater du moment où l'on a définitivement arrêté le projet d'étude, le vaisseau commence à vieillir. Il est devenu une valeur qui se déprécie. Il a déjà vécu trois années de sa courte vie avant son apparition dans ce monde. Avant même qu'on l'ait lancé, les vaisseaux destinés à le détruire ont été conçus. C'est rendre un bien mauvais service à la marine de guerre et à l'Etat que de construire un seul navire avant son heure. Il nous faut semer chaque année en vue de la moisson deux années plus tard, mais cette semence doit se faire dans la mesure de nos besoins et pas davantage. L'argument: "plus on est de fous, plus on rit" est aussi préjudiciable à la valeur véritable qu'à l'économie. La seule règle sûre que puisse suivre l'amirauté britannique est de maintenir le minimum compatible avec la sécurité.

Le Gouvernement veut contruire trois dreadnoughts dont l'amirauté n'a pas besoin. M. Churchill dit qu'il n'en a pas besoin, il a étudié la situation sous tous les points de vue, et de deux choses l'une: ou bien force est à nos ministres de dire que M. Churchill trompe le roi et le parlement de la Grande-Bretagne, ou bien désavouer qu'il parle sans connaissance de cause, qu'il ignore le premier mot de la question. M. Churchill dit qu'on n'a pas besoin de ces navires, que c'est presque un crime d'en construire, avant qu'on en ait besoin; or, notre Gouvernement veut construire trois dreadnoughts avec l'argent du peuple canadien et trois ans avant leur parachèvement, on aura reçu des projets de navires pour détruires ces dreadnoughts. Voilà ce qu'affirme M. Churchill. Ecoutons-le encore:

De l'effectif de vaisseaux entretenus en plein armement ainsi que du nombre réel de classes de service réel disponibles en permanence dépend de notre état de préparation immédiate pour la guerre. Il y a une importante différence entre le nombre de vaisseaux disponibles chaque jour, pris au hasard, au cours de l'année, et le nombre de navires qui pourraient être prêts pour telle date en particulier ou telle période désignée d'avance. Ainsi, disons que, ce soir, la chambre des communes envoie un comité à Portsmouth et donne l'ordre de mobiliser tous les navires qui se trouvent dans le port, nous pourrions en produire un certain nombre, mais si l'on nous avertissait d'avance, privément, que le comité se propose d'aller voir combien nous pourrions mobiliser de navires à bref délai, soit le 1er avril, soit le 1er mai, nous pourrions en produire de 25 à 35 pour 100 davantage. C'est là un fait de haute importance que tout le monde peut apprécier. C'est un fait qui nous oblige à avoir suffisamment de marge pour être en mesure de faire face, à un moment donné, aux forces navales d'une puissance qui nous attaquerait à l'heure de son choix.

On le voit, il tient compte de toutes les éventualités possibles.

M. SHARPE (Ontario-nord): Quelle est la date de ce discours?

M. GERMAN: Il a prononcé ce discours, le 18 mars 1912, en présentant son budget de la marine de guerre à la chambre des communes en Angleterre. Après avoir examiné toutes ces choses, il aborde la question d'entretien. On se le rappelle, en proposant son amendement, le chef de l'opposition a dit: Vous construisez des dreadnoughts, mais vous les envoyez en Angleterre sans effectifs; c'est l'Angleterre qui doit founir les effectifs et payer leur entretien; tandis que le parti libéral veut construire nos vaisseaux, les entretenir et fournir les effectifs. Voilà le programme du parti de la gauche. Or, que nous dit-il au sujet de l'entretien?

Voici la deuxième observation que je veux formuler: il est bien facile de pousser avec rapidité les nouvelles constructions, tant qu'on n'a pas à porter le fardeau des dépenses afférentes à une vaste organisation. Les Allemands, nos voisins, n'ont pas encore commencé à sentir le poids de l'entretien d'un gigantesque service naval, d'une année à l'autre, ces dépenses croissent lentement, mais impitoyablement. Les frais d'entretien, indépendamment des nouvelles constructions, doivent croître fatalement chaque année, et par conséquent il est possible qu'on constate qu'au cours des années, la marche fort rapide des constructions navales observée ailleurs se ralentisse, en une certaine mesure, sous le poids écrasant des frais d'entretien toujours croissants.

Voilà ce que le gouvernement impose aujourd'hui à la Grande-Bretagne, le poids écrasant des frais d'entretien toujours croissants. Le premier ministre dit: Nous allons ajouter à ce pesant fardeau des frais d'entretien de trois dreadnoughts dont vous n'avez pas besoin; nous allons vous imposer tout le coût de l'entretien de ces navires qui, au dire de M. Winston Churchill, sont un fardeau écrasant pour tous les pays. Je le répète, tout cela est affaire de sentiment, reposant sur aucun argument. Les députés de la droite affectionnent pa-

reil loyalisme de parade, trompe-l'œil, sans utilité aucune.

Venons-en à l'alternative de cette proposition. Personne ne saurait sérieusement, sincèrement soutenir que l'Angleterre a besoin d'argent, de navires ou d'aide quelconque du Canada, ce que nous prétendons, c'est que ces vaisseaux doivent se construire au Canada.

Le Gouvernement veut donner $35,000,000 maintenant. C'est là une politique d'expédient, de pis-aller; ce n'est nullement un système possédant la stabilité voulue. Evidemment M. Bonar Law et les tories d'Angleterre cherchent à créer une politique permanente, et si ces gens-là arrivent au pouvoir, ils auront, à bref délai, établi un système permanent. D'ici à vingt-cinq ou trente ans, disent-ils, il nous sera impossible de construire des vaisseaux ou d'établir une marine au Canada, ce sont les paroles mêmes tombées des lèvres du premier ministre. Je l'affirme, c'est là une insulte à l'initiative, à l'énergie, à l'intelligence du peuple canadien. L'Angleterre n'a pas uniquement besoin de dreadnoughts, il lui faut aussi des croisseurs. L'auteur que j'ai déjà cité, le vicomte Hythe, dit:

> Nos croiseurs de diverses classes accusent une grande supériorité, mais à peine assez prononcée pour répondre à la protection de nos énormes intérêts sur mer. Pour la protection du commerce, il nous faut plus de croiseurs de deuxième classe.

Construisons des croiseurs de seconde classe; laissons-les construire des dreadnoughts. Une somme de $35,000,000 consacréée à des croiseurs sera aussi précieuse à la Grande-rBetagne que $35,000,000 consacrée à des dreadnoughts. L'Angleterre a besoin de croiseurs: elle en construit continuellement. Elle en construit aujourd'hui et dépense non pas $35,000,000 mais $135,000,000 pour des croiseurs.

Construisons donc les croiseurs que nous pouvons construire et qu'elle construise des dreadnoughts. A mon avis, ce problème n'offre pas de difficultés. Mais s'écrie le chef du Gouvernement: "Un de ces jours, dans un lointain avenir, nous obtiendrons que l'amirauté britannique construise ici des vaisseaux charbonniers ou des bateaux-citernes." En réalité, il s'en construit ici en ce moment. Nous n'avons pas besoin que l'amirauté anglaise vienne en construire ici. Il veut, dit-il, que l'amirauté anglaise vienne ici en construire, et que le Gouvernement paiera partie des frais. C'est là une des plus puissantes considérations présentées. Il y a deux considérations d'abord, le premier ministre ou un de ses collègues doit siéger au comité de défense impériale. On fit cette promesse à sir Wilfrid Laurier, l'an dernier, sans qu'on suggérât de dons de dreadnoughts. La seconde considération, c'est que l'amirauté britannique vienne ici construire quelques charbonniers et bateaux-citernes. Je le répète, nous construisons aujourd'hui ces vaisseaux ici; mais s'il nous est impossible de les construire ou d'établir une marine en vingt-cinq ans, croyons-nous que nous allons compléter la tâche plus tôt, en la retardant au début même? Allons-nous commencer maintenant? Les conservateurs veulent donner $35,000,000 à l'Angleterre, et par là nous reculons indéfiniment l'établissement d'une marine militaire canadienne.

Les libéraux veulent utiliser ces $35,000,000 au Canada, établir maintenant un chantier de construction maritime; bref, commencer au pays la construction d'une flotte qui fera partie intégrante de la marine britannique, en temps de guerre. Je le répète, tout cela est pure affaire de sentiment. Seulement le sentiment des ministériels prend différentes orientations. Le sentiment les pousse à donner $35,000,000 à l'Angleterre. Puis un autre sentiment les inspire et ils s'écrient: " Nous n'avons pas besoin de navires pour protéger le Canada, car il jouit de la protection de la doctrine de Monroe, cette grande doctrine américaine'.' Noble sentiment, en réalité, chez ces extravagants tories qui veulent que le Canada demeure sous la protection d'une doctrine surannée, formulée par un président des Etats-Unis il y a cinquante ans.

Une VOIX: Qui dit cela?

M. GERMAN: Le député de Vancouver (M. Stevens). Nous affirmons qu'il est possible de construire ces vaisseaux au Canada et que l'heure est venue de se mettre à l'œuvre.

Au dire du ministre de la Marine, l'ancien Gouvernement n'a pas voulu appliquer la loi qu'il **avait fait voter** par le Parlement, et ayant trouvé l'occasion favorable pour exécuter son projet et pour signer les contrats, il n'a pas voulu le faire. Je ne m'attarderai pas à discuter si l'ancien Gouvernement a réellement voulu exécuter son projet. En matière d'argument, voici la question qui se pose: Pouvons-nous, au Canada, établir un chantier de constructions maritimes et y construire des vaisseaux convenables pour la marine canadienne et la marine britannique? Voilà le seul problème, et j'affirme que nous pouvons le faire, et le peuple canadien partage aussi cet avis. Notre peuple veut se mettre à l'œuvre aujourd'hui même; il préfère utiliser ainsi son propre argent plutôt que de l'envoyer en Angleterre, où il sera gaspillé sans être d'aucune utilité. Vous faites à l'Angleterre un don dont elle n'a pas besoin et qui ne lui est d'aucune utilité.

Le premier ministre nous dit que, lorsqu'il aura formulé son système permanent, il en appellera au peuple canadien; mais à quelle époque? nous l'ignorons. Nous avons proposé une politique de nature

permanente. Le premier ministre n'a qu'une politique d'expédient. Qu'il consulte donc le pays sur cette proposition portant ouverture d'un crédit de $35,000,000, certes ce n'est pas là une bagatelle. Nous pouvons facilement demander ce crédit à nos excédents budgétaires, prétend-ils. Si nous avons un excédent budgétaire, c'est grâce au Gouvernement libéral qui est demeuré quinze ans au pouvoir. Sans doute, nous pourrions demander cette somme à notre excédent budgétaire; mais tout le monde le sait, nous emprunterons cet argent et quand bien même nous la demanderions cette somme à notre excédent budgétaire aujourd'hui, nous l'emprunterions demain. Que le premier ministre en consulte le peuple et le corps électoral, à une écrasante majorité, lui répondra catégoriquement qu'il est partisan d'une marine canadienne construite et entretenue au pays même composée de deux unités, dont l'une pour le Pacifique et l'autre pour l'Atlantique, avec un effectif d'intelligents jeunes Canadiens toujours prêts à répondre à l'appel du devoir et à travailler avec fidélité et courage au maintien de la suprématie maritime de l'Angleterre.

M. O J. WILCOX (Essex-nord): Mon honorable ami de Welland (M. German) a commencé son discours, monsieur l'Orateur, en disant qu'il n'y avait pas de différence entre les deux partis au Canada. J'ai cru qu'il allait prendre l'attitude d'un homme d'Etat et que son discours ne pourrait être surpassé en valeur et en qualité par celui de mon honorable ami le premier ministre lui-même. Mais il n'est pas allé loin avant de tomber dans les lieux communs de la politique, ainsi qu'un grand nombre de députés de l'opposition qui ont pris la parole dans ce débat. Je n'ai pas été surpris de l'attitude prise par mon honorable ami quand il a énuméré à la Chambre toutes les grandes choses que, suivant lui, le parti libéral avait accomplies depuis cent ans. Mais il y a un grand nombre de choses que mon honorable ami aurait pu nous citer et qui n'ont pas été accomplies pendant cet espace de temps par le parti libéral. Quand il se proclame lui-même un ardent libéral et un partisan de mon honorable ami le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) et qu'il peut aller dans sa circonscription enfourcher la monture tory contre la réciprocité et se faire élire sans contestation, il se donne certainement l'attitude d'un politicien.

Je ne suivrai pas mon honorable ami dans tout ce qu'il a dit, mais quand il cherche à amoindrir ce qu'a accompli dans ce pays le grand parti conservateur, permettez-moi de lui dire qu'il y a dans l'histoire du pays quelques périodes qui ont fait époque et sur lesquelles je dois attirer l'attention de mon honorable ami.

En 1878, la vie industrielle de ce jeune pays a pris naissance et aujourd'hui $2,000,000,000 de capitaux s'y trouvent engagés, avec 800,000 ouvriers qui retirent $400,000,000 de salaires, et cette grande industrie a exporté l'an dernier dans toutes les nations du globe pour plus de $1,000,000,000 de produits manufacturés. C'est cette grande industrie qui a développé notre magnifique marché intérieur et qui m'a permis comme agriculteur canadien de siéger ici et de dire que je suis fier du pays dans lequelle je vis. Je vous demanderai, monsieur l'Orateur, où serait allée cette grande industrie si le parti libéral avait triomphé en 1878?

Permettez-moi de citer une autre époque dans l'histoire du pays. En 1882 et 1883 une grande ligne de chemin de fer a été inaugurée par cet homme d'Etat distingué, sir John A. Macdonald, et il en est résulté qu'aujourd'hui une double ligne de rails d'acier s'étend depuis Montréal, en faisant le tour de la rive nord du lac Supérieur, à travers les prairies de l'Ouest, par dessus les montagnes Rocheuses jusqu'aux eaux azurées de l'océan Pacifique.

Ce grand chemin de fer a ouvert notre merveilleux héritage dans l'ouest du Canada et nous a donné la vie et la prospérité dont nous jouissons aujourd'hui. Je vous demanderai où serait ce chemin de fer si la politique du parti libéral avait triomphé.

Permettez-moi de citer encore à mon honorable ami de Welland une autre période de notre histoire qui a fait époque dans le pays. En 1891, quand se livrait au Canada la bataille en faveur de l'union avec l'Angleterre, quand nos amis parcouraient le pays en tous sens et se déclaraient en faveur d'un programme de réciprocité illimitée que plus tard l'honorable Edward Blake considérait comme l'union commerciale avec les Etats-Unis, où en serions-nous de nos relations avec l'Angleterre si le parti libéral avait triomphé? Une autre grande époque historique que je pourrais mentionner, c'est le 21 septembre 1911, quand la bataille s'est livrée pour l'indépendance douanière du Canada.

Je n'ai pas l'intention de répondre très longuement au discours de mon honorable ami. J'ai appris que ce n'était pas une bonne pratique pour un homme de sport de gaspiller ses munitions sur un renard quand il y avait un gibier plus gros en vue. En ma qualité de profane je me serais abstenu selon toutes probalités de développer quelques arguments à l'appui de la résolution présentée à la Chambre par mon très honorable ami le premier ministre et tendant à régler cette grande question de la défense impériale, si l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux qui, d'après ce que je crois, et je le dis aussi courtoisement que je peux, est reconnu comme le Moïse politique du parti libéral dans Ontario, et dont les ambitions et les

aspirations sont naturellement plus hautes, n'avait pas accusé l'honorable député d'Essex-nord de s'incliner devant de faux dieux à propos d'un amendement ou de certains amendements présentés en 1910 et 1911.

Nos adversaires ont pris beaucoup de temps pour faire différentes allusions au groupe de la province sœur de Québec qui occupe des sièges dans la Chambre du côté du Gouvernement.

Laissez-moi leur dire qu'en ma qualité d'anglais—je ne suis pas complètement anglais, je suis à moitié irlandais—j'ai été lié très intimement avec mes honorables amis de la province de Québec et je déclare ici qu'il n'y a pas dans cette Chambre de membres plus patriotes et plus loyaux qu'eux et qu'ils font honneur à leur province et au pays dans lequel ils vivent.

Nos honorables amis de la gauche sont passés grands maîtres dans l'art de la politique et ils cherchent avec toute leur éloquence—Dieu sait que quelques-uns ne sont pas très éloquents—et avec toute la force de l'argumentation à faire croire dans la province d'Ontario que le parti conservateur du Canada est lié ici avec une espèce de groupe déloyal. Permettez-moi de repousser cette affirmation de l'opposition et de l'inviter à adopter dans les discussions des questions publiques, la méthode qui a été mise en pratique par le très honorable chef du Gouvernement. Que nos adversaires discutent ces grandes questions qui comprennent l'intérêt futur du pays et de l'empire, où nous vivons, à leur mérite et non en les abaissant au niveau du bourbier où se débattent les partisans politiques.

Je suis porté à croire que les conditions qui ont entouré mon entrée dans la vie publique comme simple notaire profane sont plus intéressantes que celles de quiconque que je connais dans cette Chambre. Quand je suis arrivé à Ottawa pour représenter une circonscription grande et libre du pays, la pensée qui m'agitait surtout était de consacrer tout ce qu'il y avait de meilleur en moi à la circonscription que je représentais et au pays dans lequel je vivais. Quelle que soit la petite part que j'ai prise aux débats de la Chambre et aux votes que j'ai donnés sur les différentes questions soumises à mon examen, en dépit de mon peu d'expérience parlementaire que mes électeurs patients auraient pu excuser si j'avais commis des erreurs, j'ai pu parler et voter de telle façon qu'en retournant dans ma circonscription le 21 septembre 1911, j'ai vu doubler ma majorité, tandis que mon honorable ami l'ex-ministre des Chemin de fer et Canaux a été battu dans son élection. Je vois donc que mon honorable ami ne devrait pas habiter dans une maison de verre et jeter des pierres.

Il a dit que moi-même et d'autres députés de la province d'Ontario nous nous étions associés avec un groupe méprisé dans ce pays.

Je lui réponds encore aussi courtoisement que je le peux, car je n'ai pas du tout d'animosité parce que je commence à comprendre le jeu de mon honorable adversaire, je ne crois pas qu'un homme, appelé à représenter une circonscription indépendante du pays, soit arrivé à cette dignité humaine qui lui permettrait de lancer une accusation de ce genre dans cette Chambre. Le 15 décembre 1912 quand il parlait à la Chambre d'un ton dégagé et avec parfois de l'éloquence et que mes honorables amis d'en face faisaient résonner leurs tambourins et leurs cymbales politiques, il a fait une déclaration très significative, étant donné ce qu'il avait dit auparavant. Il a dit ceci:

> Pendant des années j'avais étudié, en ma qualité de journaliste, le devoir de la presse et de la population du Canada à propos de cette question de venir en aide à la défense navale de l'empire. Une partie de la presse prétendait que nous étions parcimonieux, que nous ne faisions pas notre devoir et que nous n'agissions pas avec assez de rapidité. Pendant des années, j'avais prétendu qu'en attendant, le plus grand bienfait que nous pouvions accorder à l'empire britannique, ce devrait être de travailler au développement de nos propres ressources.

Je demande à mes honorables collègues de se souvenir de ces paroles, car j'ai l'intention de les examiner en détail. Puis il continue en disant qu'après avoir écouté le discours éloquent de l'honorable George E. Foster, le ministre actuel du Commerce et de l'Industrie, sans conteste un des plus éloquents discours qui aient été entendus dans une assemblée délibérante, il en était venu à la conclusion qu'il était temps pour le Canada de faire un pas en avant et de jouer un rôle dans la défense de l'empire. Il y a eu ici une conversion, monsieur l'Orateur. Avant le 29 mars 1909 mon honorable ami ne pensait pas ainsi. Mais après avoir entendu le discours du ministre du Commerce et de l'Industrie la lumière géniale et la force de la doctrine de la défense impériale ont frappé son esprit, les écailles sont tombées de ses yeux et immédiatement il s'est mis à proclamer un nouvel évangile. Je crois pouvoir offrir à l'honorable G. E. Foster mes sincères félicitations parce qu'après une vie de labeur honnête et de travail consciencieux au Parlement du Canada, il a pu au déclin de sa vie, amener au banc de la pénitence un pécheur aussi endurci que mon honorable ami de Renfrew-sud. Permettez-moi de citer de nouveau sa phrase:

> Pendant des années j'avais étudié, en ma qualité de journaliste, le devoir de la presse et de la population du Canada à propos de cette question de venir en aide à la défense

navale de l'empire. Une partie de la presse prétendait que nous étions parcimonieux, que nous ne faisions pas notre devoir et que nous n'agissions pas avec assez de rapidité. Pendant des années, j'avais prétendu qu'en attendant, le plus grand bienfait que nous pouvions accorder à l'empire britannique, ce devrait être de travailler au développement de nos propres ressources.

Je vous le demande, ne sont-ce pas là en réalité les idées mot à mot de Henri Bourassa? N'est-ce pas la situation que nous trouvons aujourd'hui dans le parti libéral? Ce qu'ils reprochent à nos collègues est précisément ce qu'on trouve dans leurs rangs et les empêche de faire tout leur devoir envers le grand empire britannique.

Je désire expliquer les amendements dont a parlé mon honorable ami, mais permettez-moi d'abord de dire que ces deux amendements sont une justification absolue du vote que j'ai donné contre la politique du bill n° 95 durant la session de 1910, politique à laquelle ses auteurs eux-mêmes ont renoncé. Nous avons là l'aveu que la marine dont ce bill autorisait la création, méritait le surnom de "marine de pacotille" qui lui avait été donné. Le premier amendement dont parle mon honorable ami est ainsi conçu:

Cette Chambre, tout en affirmant son inaltérable dévouement à la couronne anglaise, est d'avis que le projet de loi soumis à ses délibérations modifie les relations du Canada avec l'empire et devrait en conséquence être au préalable soumis au peuple canadien pour que la nation puisse faire connaître immédiatement son opinion par voie d'un plébiscite.

Je me demande si, dans la forme ou dans le fond de cette résolution, il y a quoi que ce soit qui empêche le Gouvernement d'offrir une contribution à l'amirauté anglaise, si cette contribution est rendue nécessaire par les circonstances et, sur ce point, le mémoire que le premier ministre a communiqué à la Chambre ne laisse aucun doute. Je répète que dans cette résolution il n'y a rien d'incompatible avec une contribution. La question qu'elle pose est celle-ci: "Etes-vous en faveur d'une marine de pacotille" comme celle dont le bill n° 95 autorise la création—marine que les honorables députés de la gauche ont répudiée—ou préférez-vous soumettre cette politique au peuple avant de l'adopter?

C'est ainsi que j'ai interprété cette résolution et c'est dans ce sens que j'ai voté. C'est pour avoir voté ainsi que mes électeurs m'ont réélu et mon honorable ami qui s'était fait le partisan d'une marine de navires de fer-blanc a été rejeté par ses électeurs.

Il y a un autre amendement contre lequel mon honorable ami a vivement protesté:

La Chambre regrette que le discours du Trône ne donne aucune indication de l'intention du Gouvernement de consulter le peuple au sujet de la politique navale et de la question générale de la contribution du Canada à la défense de l'empire.

Y a-t-il dans cette résolution quelque chose d'incompatible avec celle que nous discutons en ce moment? Tous les députés conservateurs qui étaient alors dans l'opposition n'ont-ils pas approuvé cette résolution. Il n'y est même pas question d'urgence.

Pour le présent, je ne m'occuperai plus de l'honorable député de Renfrew-sud, mais avant d'exposer à la Chambre les quelques considérations que j'ai à présenter et que je ferai aussi courtes que possible, permettez-moi de déclarer que toutes mes sympathies sont acquises à ceux qui considèrent la guerre comme une chose horrible. Quand on voit ce qui se passe aujourd'hui chez les peuples civilisés, on est forcé de reconnaître que le perfectionnement de l'humanité s'opère lentement. Il est regrettable que dans ce vingtième siècle et dans la partie la plus éclairée du monde le niveau de la civilisation ne soit pas encore assez élevé pour que tous les différends entre les nations soient réglés par voie d'arbitrage.

Puisque cela n'est pas possible, le Parlement canadien et le peuple canadien sont bien forcés de prendre les choses telles qu'elles sont. Il est universellement reconnu que la force physique prime toutes les autres et le même principe qui préside au maintien de la paix, dans les limites de la ville d'Ottawa, doit présider au maintien de la paix dans les limites de l'empire. La marine impériale est-elle autre chose qu'une police des mers. Si la police était oublié dans la ville d'Ottawa, si les mécréants ne craignaient plus d'être traduits devant les tribunaux, il n'y aurait plus de sécurité pour les honnêtes gens. Grâce à l'existence d'une police, la paix est assurée, car les bienfaits de cette institution se trouvent non seulement dans ce qu'elle fait, mais aussi et surtout, dans ce qu'elle empêche de faire. Les mêmes conditions s'appliquent au maintien de la paix dans les limites du grand empire dont nous faisons partie.

J'ai suivi le débat avec beaucoup d'intérêt, car, à titre de représentant des libres électeurs de mon comté, je me rends compte de toute l'importance de la question que nous avons à résoudre. En écoutant les discours prononcés par les députés des deux côtés de la Chambre, j'ai cru constater que plusieurs des orateurs ne se rendent pas compte de la grandeur et de l'importance de l'empire britannique. La plupart de ceux qui ont pris la parole jusqu'à présent ont parlé de cet empire comme s'il consistait uniquement dans les quelques petites îles de la mer du Nord, le Canada,— la plus belle des possessions

britanniques, — l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la colonie du Cap.

Mes honorables collègues me permettront de leur rappeler que les sujets du roi d'Angleterre sont au nombre de 460,000,000, et 360,000,000 de ces sujets sont d'une autre couleur que nous et appartiennent à une race différente. Permettez-moi de faire remarquer aussi l'extrême délicatesse dont fait preuve la diplomatie impériale dans le gouvernement de ses nombreuses colonies, la largeur de vue et le patriotisme qu'elle déploie pour gouverner 360,000,000 de sujets étrangers, sans gêner plus qu'il n'est absolument nécessaire les libertés individuelles et les anciennes coutumes, tout en établissant et en maintenant les institutions britanniques, en faisant régner la justice, en protégeant les personnes et les biens.

Ces petites îles dont la population ne dépasse pas 42,000,000 ont pu pendant des siècles coloniser et civiliser d'aussi vastes possessions; elles ont toujours été prêtes, en toute occasion, à défendre et à protéger les parties les plus éloignées de cet empire, sans que jamais elles aient demandé une contribution d'un dollar. A titre de canadiens et de sujets britanniques nous devons nous enorgueillir de ce qu'une pareille situation soit universellement reconnue et cela devrait suffire à redoubler notre admiration et notre affection pour la population des Iles-Britanniques.

Il est probablement inutile de faire observer que l'Angleterre a eu à protéger l'héritage et les intérêts du peuple canadien, d'expliquer dans quelles conditions le libre commerce des mers nous a été assuré, et de dire par quels moyens la mère patrie nous est toujours venue en aide, en temps opportun. Grâce à la puissance de la marine impériale nos marchandises ont pu sillonner les mers et entrer dans tous les ports du monde, en toute sécurité, sans que le Canada ait jamais eu à contribuer un seul dollar. A ce propos, il n'est pas sans intérêt de rappeler le passage suivant dans lequel l'amirauté parle du développement du commerce du Canada:

Ici, il y a lieu de tenir compte de la rapide expansion du commerce maritime du Canada, et de l'immense valeur des chargements de marchandises canadiennes constamment à flot dans des navires anglais ou canadiens. Si l'on en croit les chiffres fournis par notre département du Commerce à la conférence impériale en 1911, la valeur annuelle du commerce d'outre-mer du Dominion canadien s'élevait en 1909-1910 à non moins de 72 millions de livres; le tonnage des navires canadiens était de 718.000 tonneaux, et il continue d'augmenter. Pour le protection de tout ce commerce, sur quelque point qu'il se porte des mers les plus lointaines, ainsi que pour le maintien de ses communications à la fois avec l'Europe et l'Asie, le Canada compte et a toujours compté sur la marine impériale, sans contribution ou dépense correspondante.

C'est un fait bien significatif que les petites Iles-Britanniques aient dépensé $400,000,000 pour protéger les parties éloignées de ce vaste empire et que les généreux contribuables anglais aient versé $150,000,000 pour protéger le Canada, depuis la confédération. Cet argument me paraît irréfutable et fait plus que justifier la contribution que propose l'honorable premier ministre pour maintenir la puissance qui assure la sécurité de notre commerce et celui de tout l'empire britannique. Dans tous le discours de l'honorable premier ministre, je ne trouve rien de plus vrai que cette phrase dans laquelle il dit que, même si nous n'avions pas d'autres raisons, nous devrions offrir cette contribution par respect humain.

Les honorables députés de la gauche et plus particulièrement l'honorable député de Welland qui, politiquement parlant, est toujours prêt à sauter la clôture quand il y a une élection par acclamation à y gagner, se sont donnés beaucoup de mal pour détacher le Canada de l'empire. Pour moi, si Montréal était attaqué, l'empire serait attaqué, tout autant que si l'attaque avait été dirigée contre Liverpool. Si une puissance étrangère bombardait Victoria ou Windsor, elle se trouverait à déclarer la guerre à l'empire britannique, absolument comme si elle avait dirigé ses canons contre Londres ou Liverpool. La politique du Gouvernement fait voir qu'il se rend compte de l'importance qu'il y a à consolider les différentes parties de l'empire, parce que ses libertés sont notre héritage et ses traditions sont notre orgueil.

J'aurai un mot à dire de l'honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), la grande lumière du parti qui gémit maintenant dans les froides régions de l'opposition. Je ne soupçonne le patriotisme d'aucun libéral qui occupe un siège dans cette Chambre, et j'ai l'intime conviction qu'il n'y a pas une seule circonscription canadienne qui élirait un député s'il n'était pas un véritable patriote canadien et un loyal sujet britannique. Mais mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier)— oh! combien de fois j'ai entendu ce nom dans les campagnes éloignées d'Essex-nord, prononcé par mes compatriotes canadiens-français—et je dirai en passant que nulle part au Canada on ne trouverait d'électeurs plus patriotes et plus dévoués à la couronne. Mais dans Essex-nord, monsieur l'Orateur, l'honorable chef de l'opposition ne prêche pas la même politique que vous, M. Sévigny, dans votre comté; la voix est bien celle de Jacob, mais la main est celle d'Esaü. Mon honorable ami qui

fut un sage parmi ses contemporains, parmi ceux de sa génération, disait l'autre jour:

Que cette question soit réglée une fois pour toute. Assurément, je n'ai pas vécu soixante-dix ans inutilement.

C'est un beau sentiment et si nous pouvions nous fier à la sincérité de celui qui l'exprime, notre estime pour lui en serait plus grande. En 1896, M. Bourassa était un disciple et un partisan de l'honorable chef de l'opposition. Ils saluaient ensemble, ils se levaient ensemble, ils ne faisaient qu'un en politique. Or voici le langage de M. Bourassa:

Que disait M. Laurier à Boston, en 1891? Il disait que le Canada ne consentirait jamais à une fédération impériale, même sur des bases uniquement commerciales, parce que cela aurait pour conséquence la participation du Canada aux guerres de l'empire et qu'à cela le Canada ne consentirait jamais.

A la page 1142 des Débats de 1892, (édition anglaise), je trouve les mots suivants prononcés par sir Wilfrid Laurier:

J'ai prôné à mes concitoyens l'idée de l'indépendance, mais si le jour arrive où ces aspirations seront réalisées, ce ne sera qu'à la suite d'une entente conclue entre les deux pays; nous devons continuer à entretenir de bonnes relations avec la mère patrie et manifester de bons sentiments à l'endroit de celle-ci. Si nous sommes fidèles à notre passé nous donnerons encore à l'univers tout entier le spectacle unique d'une nation marchant vers l'indépendance et l'obtenant par degré et sans heurt, tout comme le fruit se détache de l'arbre sur lequel il a mûri.

Serviteur de faux dieux, j'ai gaspillé 70 ans de mon existence à la défense de l'empire. A nouveau je dis, monsieur l'Orateur, que la voix est bien celle de Jacob, mais que la main est certainement celle d'Esaü.

A la page 1143 nous relevons les termes même dont s'est servi le très honorable chef de la gauche, cet homme qui aurait dû entretenir d'autres sentiments, si on le considère comme étant le chef d'un grand parti au Canada. Il a semé ainsi le vent et aujourd'hui il récolte la tempête. En effet il existe une divergence d'opinions au sein de son parti et c'est pour cela qu'il n'ose appuyer une politique dont le but est de promouvoir avant tout les intérêts de l'empire. Ecoutons-le:

Se trouve-t-il quelque part un Canadien qui ne saluera avec joie le jour où nous serons privés des services de la diplomatie britannique?

Voilà ce que disait mon très honorable ami et je suppose que si l'honorable représentant d'Edmonton (M. Oliver) en avait l'occasion, il se lèverait ici pour dire que c'est bien là un discours dénué de phrases de rhétorique de nature à jeter de la poudre aux yeux des gens. Oui, monsieur l'Orateur, cet homme se lèverait ici, pourvu que la Chambre ne chantât pas le "God save the King". Je tiens à faire ces citations dont pourront bénéficier les membres de la droite et également le jeune représentant d'Essex-nord.

Qu'on me permette de rappeler un fait d'une nature politique qui me vient à l'esprit. Mon honorable ami, l'ancien secrétaire d'Etat (M. Murphy), se trouvait dans le comté d'Essex-nord en 1909, lors d'une élection partielle; son collègue, l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) l'accompagnait. Je ne veux pas raconter ce qui s'est passé, parce que j'estime qui je rougirais de rapporter tout cela en détail. Pourtant, je dirai que quelques-uns des mignons privilégiés du parti se sont rendus dans une partie de cette division électorale où j'étais à peine connu. Qu'ont-ils dit, croyez-vous? J'ignore s'ils ajoutaient foi à ce qu'ils disaient, mais cela importe peu, après tout. Ils s'écriaient: Vous, cultivateurs du comté d'Essex, vous cherchez quelqu'un qui vous représente au Parlement. Votre division vient de conférer un honneur inappréciable à votre ancien représentant en lui assurant pour le reste de ses jours un emploi grassement rémunéré par vous. Ce ne sont pas les termes mêmes dont ces gens-là se sont servis, mais c'est bien le sens qu'il faut leur attribuer. Ils s'écriaient: Cultivateurs, vous avez besoin d'un homme qui vous représente dans les conseils de la nation.

S'il nous faut quelqu'un pour cultiver notre champ de maïs ou prendre soin de notre jardin potager, eh! bien, Wilcox est l'homme tout désigné pour vous représenter en Parlement, car il nous faut un homme qui exprime au Parlement les opinions que vous entretenez. Les électeurs me connaissaient à peine à ce temps-là. Cela m'a indigné d'entendre dire qu'un cultivateur ne possédait pas les aptitudes voulues pour siéger en cette enceinte.

Qu'on me permette de faire ici une digression à seule fin de dire, à l'encontre de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) qui s'attaque toujours à la protection, que je n'ai rien à reprocher aux industriels du Canada, parce que, ainsi que je l'ai établi précédemment, il existe un rapport étroit entre les cultivateurs du Canada et l'industriel de notre pays. Nous produisons la matière brute; eux, mettent sur le marché l'article fabriqué de cette matière; impossible de séparer ces deux intérêts qui sont si étroitement unis. Je l'ai déjà dit, fabricants et cultivateurs ressemblent à ces vieux garçons et à ces vieilles filles qui s'entendent bien et qui prospèrent ensemble, mais qui, séparés, péréclitent et meurent.

Monsieur l'Orateur, j'ai cité certaines parties d'un discours de mon très honorable ami le chef de l'opposition; on me permettra de continuer ces citations:

Quoi qu'il en soit, il est inutile à cette phase des procédures du Parlement canadien d'essayer à nous tromper nous-mêmes sur ce qu'on entend par défense impériale. Si l'on se propose simplement de discuter la part que le Canada est prêt à assumer en vue de sa propre défense, quelle sera celle qui tombera peut-être sur nous qui devons assurer la sécurité du pays où nous sommes nés et celle de celui à qui nous devons allégeance et en qui se résument nos espoirs et nos affections, certes, j'affirme que nous sommes toujours prêts à débattre cet aspect de la question. Mais il existe une autre école en Angleterre et au Canada, une école qui est peut-être représentée ici même et qui veut entraîner le Canada dans le tourbillon du militarisme, qui est maintenant la plaie des puissances européennes.

Une petite marine de guerre composée de navires de pacotille pour le Canada, mais rien pour l'empire. Mon honorable ami de Red-Deer dit que tout ce que demande l'Angleterre, c'est notre appui moral. Je suis bien prêt à lui accorder cette aide et à y ajouter même une certaine contribution en espèces sonnantes.

Lorsque le très honorable chef de la gauche, alors qu'il était moins avancé en âge et qu'il nourrissait des aspirations enthousiastes et généreuses, faisait ces déclarations, il croyait que tout cela servirait les intérêts de son parti.

Je m'étonne de constater, si je me rappelle, la campagne qu'on a poursuivie dans plusieurs parties du Canada. Que nos adversaires se lèvent ici pour porter des accusations contre des hommes qui ont représenté avec honneur et dignité ceux qui les avaient librement élus. C'est cette attitude qui a donné naissance à ce sentiment qui s'est propagé par tout le pays et qui rend si difficile la tâche que doit entreprendre aujourd'hui l'honorable chef de la gauche.

Mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) a discuté longuement la contre-proposition qui nous est soumise. J'imagine que cette contre-proposition si longue a été soumise au caucus libéral et que l'honorable George Graham a dû faire de son mieux pour rallier à son idée les autres membres de la gauche.

L'honorable député de Red-Deer a raconté une ou deux anecdotes hier soir. On ne considérera pas que je m'éloigne trop de la question, si je me permets de me servir, moi aussi, d'un exemple pour faire mieux comprendre ce que je veux dire. Bien loin, au Nord-Ouest, sur l'une des concessions voisines de celle que j'ai acquise moi-même et où je demeure, se trouvait un jeune homme qui portait le nom de George, mais il n'était pas George Graham. Un soir il accompagnait une jeune fille chez elle et il sentit le besoin de lui demander d'être son épouse; au moment où il allait faire sa déclaration enflammée, présenter sa demande et qu'il allait dire: "Nellie, voulez-vous devenir mon épouse?" le courage lui manqua; il ne put qu'articuler: "Mary, il y a apparence de pluie."

J'imagine que ce nommé George Graham qui nous occupe se trouvait précisément dans cette posture, quand il a fait connaître son avis au caucus libéral, en lui soumettant le projet de résolution que nous débattons maintenant. Cependant, il semble s'être ressaisi; ses yeux se sont arrêtés comme jamais auparavant; il a regardé Nellie en pleine figure et lui dit: ,'Nellie, voulez-vous m'accompagner durant toute mon existence?" "Oh! oui", a-t-elle répondu. "C'est bien, George, mais n'en parlez à personne". Je me représente la scène qui se déroulait ici alors que George, envisageant Nellie en pleine face, lui disait: "Oh! Nellie, je ne puis tenir mon engagement, parce que j'en rougis autant que vous-même". Je suis porté à croire que tout ne s'est pas passé aussi paisiblement qu'on le dit à ce caucus libéral.

Plusieurs honorables membres de la gauche ont parlé de la part que le Canada avait prise à la guerre du Sud-Africain. Si je me trompe, mon honorable ami, l'ancien directeur général des Postes (M. Lemieux), a parlé à maintes reprises de la conduite tenue par le Canada lors de la guerre des Boers Voyons un peu ce qui en est. Canadien loyal, j'ai vu avec bonheur les possessions de ce grand empire envoyer leurs fils au secours de la mère patrie à l'heure du péril. Le "Globe", de Toronto, dans son numéro du 4 octobre 1899, publiait cette déclaration de celui qui dirige la gauche aujourd'hui:

> Si je comprends bien le statut relatif à la milice—et je crois l'avoir étudié encore tout dernièrement,—nous pouvons enrôler des volontaires en vue de la défense du Dominion. Ils composent des régiments canadiens qui doivent servir à la défense du Canada. Ce dernier n'est pas menacé encore et, bien que nous soyons prêts à fournir un certain contingent de troupes, je ne vois pas comment nous pourrions agir de cette façon. En outre, comment pourrions-nous prendre cette attitude avant que le Parlement ne nous vote l'argent nécessaire? Nous avons les mains complètement liées; autrement dit, il nous faudra convoquer le Parlement en session.

Si, à ce temps de péril et de détresse, celui qui remplissait alors la fonction de premier ministre et ses collègues ne pouvaient pas envoyer les jeunes Canadiens au secours de l'empire menacé, eux dont les cœurs étaient remplis de loyauté et battaient pour la défense du drapeau dans le Sud-Africain, sans convoquer les Chambres, que ferait-il de cette marine de guerre canadienne? Les ministres devraient agir. Les chambres de commerce, les maires des différentes villes et tous les citoyens loyaux du Canada adressaient messages sur messages à Ottawa, réclamant une action immédiate de la part du Gouvernement. Les

menaces tirèrent celui-ci du sommeil où il semblait plongé. Peu de temps après, nouvelle pirouette de la part de nos adversaires. Parlant à Montréal à une grande assemblée, celui qui est aujourd'hui le chef de la gauche disait:

Si nous avons cru qu'il était du devoir du Canada, en sa qualité de colonie britannique, de prendre part à cette guerre, et de permettre à deux milles volontaires canadiens de s'enrôler dans l'armée anglaise et de combattre pour la mère patrie, nous en avons agi ainsi, parce que nous croyions qu'il était de notre devoir de prendre cette attitude qui est en tous points conformes aux sentiments unanimes manifestés par la population de ce pays. Nous habitons un pays libre; nous jouissons des avantages d'un gouvernement constitutionnel et notre devoir est d'exécuter la volonté du peuple. Dès que nous avons connu le sentiment de notre population, nous avons rempli notre devoir, mais librement, certes. Il n'existait pas de pouvoir qui nous forçât d'agir comme nous l'avons fait; mais dans la plénitude de notre indépendance législative, nous avions le droit de répondre à la volonté manifestée par notre population.

Le gouvernement d'abord n'a agi que lorsqu'il fut forcé de prendre une attitude déterminée. Cette traversée de 7,000 milles à travers l'océan; les engagements auxquels ont pris part nos volontaires dans les vallons et sur les collines de l'Afrique que plusieurs ont rougis de leur sang, pour la défense du drapeau qui flotte sur tout cet empire, voilà, il me semble, des faits qui font époque dans l'histoire de l'administration libérale, puisque le Canada s'est fait connaître ainsi favorablement, grâce à l'attitude des volontaires qui ont pris part à cette guerre.

Il me reste encore à faire une ou deux citations avant de terminer. J'aimerais discuter plusieurs autres aspects de cette question, mais j'ai parlé plus longtemps que je n'avais l'intention de le faire. Voici un extrait du "Globe" de Toronto, numéros des 24, 26 et 29 mars 1909, alors qu'il était question du projet de résolution soumis alors à la Chambre.

Il est un article de fond du "Globe" de Toronto que j'aimerais à faire consigner aux Débats, sachant qu'il se trouvera beaucoup de personnes pour le lire, sachant aussi que s'il est en ce pays des gens qui s'agenouillent chaque jour pour dire: "Donnez-nous notre pain quotidien", il en est d'autre qui disent: "Donnez-nous notre "Globe" quotidien". Le 24 mars on lisait donc dans le "Globe" de Toronto:

A venir jusqu'à ces quelques années dernières, l'Angleterre n'avait eu pour l'Allemagne qu'amitié et admiration. Au cours de la guerre sud-africaine, c'est de la jalousie et de la malveillance que l'Allemagne témoignait à l'Angleterre. Cette malveillance fut portée à son comble lorsque, récemment, la Grande-Bretagne et la France conclurent une entente amicale. Depuis la guerre de 1870, l'Allemagne s'appliquait à isoler la France en Europe. Le parti militariste de Berlin s'est ouvertement offensé des relations amicales qui existent entre la France et son voisin d'outre-manche.

Depuis des années la nation allemande gémissait sous le fardeau des préparatifs militaires. Au lieu d'alléger ce fardeau de quelque manière, le Kaiser et ces conseillers y ont encore ajouté en établissant une puissante marine de guerre. Il n'est pas en Europe de nation qui, se trouvant dans la situation de l'Angleterre, souffrirait qu'une autre se préparât à l'exterminer sans la sommer de s'expliquer et de s'entendre avec elle. Il n'est pas d'autre nation en Europe qui regarderait, impassible, forger l'instrument destiné à l'anéantir. Elle saisirait le reptile et l'étranglerait tandis qu'il est encore faible.

Mais ce n'est pas ainsi qu'agit l'Angleterre. Elle aime mieux déployer autant d'activité que l'Allemagne pour accroître sa puissance navale. La lutte est devenue acharnée entre une nation dont la population de 65,000,000 d'âmes qui s'accroît sans cesse, et un autre de 42,000,000 d'habitants, dont les fils émigrent chaque année en très grand nombre. On s'efforce de prévenir la guerre, mais, à vrai dire, on l'a. Cette rivalité dans la construction des navires, c'est la guerre.

Si la mère patrie se trouvait engagée dans un conflit meurtrier, les Canadiens ne pourraient pas traverser l'océan assez vite pour aller à son secours. En pareille concurrence, le Canada lui donnerait jusqu'à son dernier sou. Mais il faut se rendre compte que notre aide est aussi nécessaire aujourd'hui que si la guerre se faisait sur les champs de bataille et non dans les chantiers maritimes. Les Allemands savent que pour contester la suprématie anglaise et désagréger l'empire britannique, l'heure ne saurait jamais être aussi favorable.

Ceci est extrait du "Globe"; que mes honorables amis de la gauche ne l'oublient point.

Chaque année ajoute à la puissance des possessions anglaises, et dans dix ans, il serait trop tard en prenant une détermination rapide et décisive, les colonies peuvent faire voir que l'on a déjà trop tardé; il est en leur pouvoir de proclamer à la face du monde que l'empire est un et indissoluble. Ce serait frapper un coup de maître dans l'intérêt de la paix; car dès que l'Allemagne verrait que la puissance des ressources de chacune des colonies est jetée dans la balance, elle s'apercevrait que pour elle c'est partie perdue. Elle a entrepris trop tard la réalisation de son programme. Notre amour de la terre de nos aïeux et le souci de notre propre intérêt font que le Canada est tenu à tous égards, d'intervenir à bref délai et de façon pratique.

Voici ce que le même journal publiait le 31 mars:

Tant que la flotte anglaise sera maîtresse de la Manche, nulle flotte européenne ne saurait menacer sérieusement les côtes du Canada.....L'essentiel à l'heure critique sera de faire en sorte que les flottes impériales

soient assez puissantes pour qu'il n'y ait aucun doute quant au résultat d'un combat.

Et le jour même de l'adoption de l'ordre du jour, le 29 mars, le "Globe" disait.

En présence de ces faits, on ne peut s'empêcher d'en arriver à la conclusion que la mère patrie acceptera avec empressement et reconnaissance l'aide de ses colonies à cette heure critique. Rien n'est plus propre à faire cesser cette sotte concurrence que de convaincre l'Allemagne qu'elle ne lui laisse aucune chance de succès. En cette occurrence, les colonies rendront un service signalé aux contribuables allemands aussi bien qu'à ceux de l'Angleterre.

Nous ne sommes pas de ceux qui croient à la possibilité d'une invasion de l'Angleterre à l'heure actuelle. Ce n'est pas là qu'est le danger. Il y aura danger lorsque la flotte allemande aura atteint un degré de puissance tel, qu'il ne sera plus besoin d'invasion. C'est alors que sera lancé le défi, qu'on fera l'essai de ses forces, et si la flotte allemande remportait la victoire, c'en serait fait de l'empire britannique tel qu'il existe aujourd'hui. La bravoure des Anglais, des Irlandais et des Ecossais ne servirait guère. Les îles seraient cernées, et, ne pouvant plus s'approvisionner, seraient obligées de se soumettre aux conditions dictées par l'ennemi triomphant. Une telle éventualité n'a rien qui prête à la plaisanterie, et tandis qu'elle est encore du domaine des choses lointaines, les diverses parties de l'empire doivent s'entendre pour qu'elle ne puisse jamais survenir.

Voici un autre extrait du "Globe", numéro du 26 mars, que je signale tout particulièrement à l'attention de la gauche:

Le type des navires à être construits est indiqué par les circonstances. La concurrence que se font en ce moment l'Angleterre et l'Allemagne porte sur les cuirassés de premier ordre. Si le Canada devait construire une flotte de petits navires, cela n'aurait aucun effet moral sur la situation. Ce que nous aimerions, c'est que le Canada laissât voir, par un fait réel, qu'en cette concurrence de flottes il se range avec joie et orgueil aux côtés de la mère patrie.

Sans entrer en plus de détails, je dirai que j'approuve sans réserve le projet formulé par le Gouvernement canadien à cette heure de besoin pressant, dans le but de participer de la façon la plus utile au maintien de la grande puissance navale indispensable à la paix dans les limites de l'empire et au sein du grand pays que nous habitons.

Parlant de notre vaste empire, quelqu'un a dit que de tous les monarques de l'univers le roi George est le seul qui puisse dire que le soleil ne se couche jamais sur ses Etats; et il ajoutait:

Commençons par Londres, "le cœur de l'empire" comme on l'appelle. Ses huit millions d'habitants sont à peine debout depuis quelques heures que le soleil réveille les pêcheurs de Terre-Neuve, luit sur le Saint-Laurent majestueux, inonde de lumière le cours de ses eaux puissantes, pour éclairer ensuite les lacs immenses et les cataractes tonnantes qui, à son apparition, étincellent comme des bijoux. Il ne tarde pas à sourire à l'or des blés de l'Alberta et de la Saskatchewan, puis il rayonne sur les plaines infinies de l'Alberta et du Nord-Ouest, et gravit les sommets neigeux des montagnes rocheuses. Il répand sa belle lumière et sa douce chaleur sur les pentes fertiles de la Colombie-Anglaise, après quoi il découvre les pâturages et les pics de la Nouvelle-Zélande.

C'est ensuite au tour de l'Australie de saluer le lever glorieux de l'astre du jour, qui n'a cependant pas cessé de luire sur l'empire britannique. Le soleil lance ensuite ses rayons sur l'Irlande, sur les Indes orientales et Bornéo; il fait rouvrir les bazars de Calcutta et ramène la vie majestueuse aux Indes et dans le golfe Persique. C'est alors l'aurore dans la zone africaine et sur les terrains diamantifères de Kimberley, et avant que nos frères du désert de sable de l'Egypte ou des jungles africaines aient eu le temps de bien ouvrir les yeux, un jour et une nuit ont passé et le soleil se lève de nouveau sur la Grande-Bretagne.

Quel merveilleux tableau de l'univers, mais combien à plaindre seraient les Canadiens ou autres sujets britanniques qui ne trouverait de sujet d'orgueil que dans l'immensité de l'empire! Conçoit-on le canadien ou le sujet britannique qui ne sentirait battre son cœur qu'à la pensée que l'empire dont il fait partie est un peu plus vaste que la Russie? Ce dont notre peuple s'enorgueillit à juste titre, c'est tqu'il a pour patrimoine non seulement le plus vaste mais le meilleure empire de l'univers, un empire dont l'histoire n'offre pas d'exemple, un groupe de nations unies par la communauté des intérêts, des aspirations et des motifs, et toutes dévouées à la paix et au progrès de l'humanité.

M. FRANK OLIVER (Edmonton): Monsieur l'Orateur, j'aimerais à complimenter l'honorable préopinant (M. Wilcox) qui, de tous les ministériels qui ont pris la parole sur cette question, est incontestablement celui qui a fait le meilleur exposé de la cause du Gouvernement. Je dois dire aussi que sur plus d'un point je suis pleinement d'accord avec lui. Ces points, il est vrai, sont plutôt en faveur de notre argument que le sien. Il en est un cependant que je ne saurais laisser passer sans le relever. S'il est une chose sur quoi mon honorable ami a tout particulièrement insisté, c'est bien son attachement à lui d'abord, puis celui des autres membres de la droite, à l'empire britannique, et, par contraste, la déloyauté, l'attitude perfide des députés qui ont l'audace de combattre les projets du Gouvernement actuel, notamment celle du chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), bien qu'il ait consacré soixante-dix années de sa vie au service de son roi et de son pays. Pour prouver que le chef de l'opposition n'a pas pour

l'empire cet attachement qu'il professe lui-même, il nous a fait l'honneur de lire des extraits de certains discours que mon très honorable ami aurait faits il y a des années. Que la Chambre me permette de faire observer que, ainsi détachés du contexte, on ne sait à quoi se rapportent les passages cités. Sans être bien renseigné moi-même, je ne crois pas me tromper en disant que ces fragments de discours n'ont aucun rapport avec l'objet du présent débat, qu'ils se rapportent au service militaire sur terre et non sur mer. Et si la Chambre m'y autorise, je me permettrai, avant de reprendre ma place, de faire voir quelle espèce de service militaire le Gouvernement et le peuple canadien obtiennent sur terre, même sous l'administration chauvine du ministre de la Milice (M. Hughes).

Mon honorable ami (M. Wilcox), si je ne me trompe, a pris le ciel à témoiin de sa fidélité et de celle de ses amis, et de la perfidie du chef de l'opposition et de ses collègues de la gauche qui, dit-il, s'opposent à la défense de l'empire. Je doute fort, je regrette d'avoir à le dire, que mon honorable ami soit aussi convaincu qu'il en avait l'air en faisant une telle protestation de fidélité à l'empire.

Il aurait bien pu se reporter aux discours que certains d'entre ceux qui siègent derrière lui et même devant lui faisaient, non pas il y a quinze ou vingt ans, mais l'an dernier et l'année précédente, discours qui portaient précisément sur la question qui nous occupe aujourd'hui et étaient manifestement contraires au bien-être et à la défense de l'empire. Il s'agit là de propos dont je ne m'attarderai pas à donner lecture, mais je vois devant moi des personnes que l'on a accusées en cette Chambre d'avoir tenu des propos, et qui n'ont pas été capables de se laver de l'imputation.

L'honorable député a mentionné le nom de M. Henri Bourassa et a eu la bonté de donner ce personnage comme un des amis politiques des membres de la gauche. On sait cependant que le représentant d'Algoma-est (M. Smyth) est redevable de son siège au fait d'avoir signé un document par quoi il s'engageait à appuyer le programme de M. Bourassa; que le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane) occupe le siège que son prédécesseur, aujourd'hui le sénateur Goudon, avait conquis après avoir signé un document semblable. Et puisque le ministre des Chemins de fer a hérité de ce siège, je dis qu'il a aussi hérité de l'engagement pris par le sénateur Gordon.

Il y a mauvaise grâce à agir ainsi, de la part de tout honorable député qui est associé avec ces messieurs de la droite, qui restent convaincus devant la Chambre comme devant le Canada, de sentiments que le règlement ne me permet pas de qualifier selon leur mérite. Je dis que tout honorable membre de cette Chambre, dans les circonstances actuelles, a mauvaise grâce à accuser de trahison ou de déloyauté des hommes que l'on n'a jamais vus et qu'on ne verra jamais occuper leur siège ici dans de pareilles conditions.

J'ai dit que dans les remarques de mon honorable ami, il est certains points sur lesquels je m'accorde entièrement avec lui. L'on tendait à prouver que l'ambition naturelle et juste du Canada est de progresser pacifiquement. Pour ma part, je ne suis pas militaire, je n'ai aucune ambition, et je n'ai aucune expérience des choses militaires. Je me suis toujours employé en vue de développer en paix les ressources de ce pays, d'améliorer ses conditions, pour qu'il puisse devenir la patrie d'une population toujours grandissante et prospère, dans la paix.

Mais s'ils s'élève des circonstances qui nous obligent à prévoir d'autres perspectives que celle d'une paix durable, alors, d'accord avec lui, je dis que nous devons les prendre en considération. Je suis aussi avec lui quand il parle des horreurs de la guerre, et s'il existait quelque moyen d'éviter la guerre en l'ignorant, je serais heureux de le faire. Mais, c'est un fait—et je n'ai pas besoin d'y insister—que la guerre éclate sans considération de temps ni de circonstance. J'ai entendu suggérer l'idée que les guerres étaient causées par les rois. J'ai entendu prétendre que les guerres étaient amenées par la diplomatie; j'ai entendu dire que les guerres étaient produites par l'antagonisme des peuples. Puis-je en tout hommage et respect suggérer que la guerre est le creuset de Dieu, qui décide de la race humaine qui retiendra la puissance et de celles qui seraient soumises aux autres. Que ce soit ceci ou cela, si je considère l'histoire du monde depuis les âges les plus reculés jusqu'à ces dernières semaines, je suis obligé de conclure que la guerre est une condition qui doit toujours exister, et en vue de laquelle nous devons toujours être préparés.

La condition politique créée par les projets qui sont actuellement soumis à la Chambre est nouvelle, et je peux le dire, satisfaisante. En 1910, pour la première fois une mesure fut prise en vue de la participation du Canada à la défense navale impériale. Le Parlement adopta une mesure dont l'objet était plutôt la fondation d'un service naval qu'une participation active aux guerres de l'empire. Je parle de la valeur des fonds que cette mesure impliquait. L'intention n'était pas alors, de creuser un trou profond dans les ressources du Dominion pour créer sa défense navale. On se proposait, dis-je, de poser ses premières bases, pour l'édifier ensuite année par année selon que les circonstances l'exi-

geraient et selon qu'élles le permettraient. Mais aujourd'hui nous nous trouvons face à face avec des propositions faites des deux côtés de la Chambre et impliquant beaucoup plus que n'entraînait le simple établissement des fondations.

La somme de $35,000,000 qui se trouve maintenant en jeu constitue un empiètement sérieux sur les ressources du Canada et ce n'est pas tout—que ce soit une proposition du Gouvernement ou de l'opposition—elle implique inévitablement un nouveau recours aux ressources du Canada. Je dis que nous nous trouvons aujourd'hui en face de propositions qui vont nous mêler d'une manière active, grave et coûteuse à cette question de la défense navale impériale. Condition essentiellement différente de celle d'il y a deux ou trois ans, et les membres du Parlement auront à justifier dans l'esprit du peuple de ce pays, l'attitude que nous prenons en demandant des crédits aussi considérables et en nous exposant à des obligations futures ou en perspective d'une pareille importance.

Monsieur l'Orateur je suis ici pour justifier pleinement l'attitude que nous avons prise, tant en ce qui concerne le montant du présent crédit qu'au sujet de l'accomplissement des obligations futures qui par le fait même s'imposent, avec leurs conséquences. Je sais que mon attitude est quelque peu différente de celle qui a été prise jusqu'ici au cours de ce débat, mais j'ai l'esprit pénétré de la haute importance de ce sujet; je suis convaincu que c'est là le sujet le plus important qui ait jamais appelé l'attention du Parlement depuis que j'ai l'honneur de compter parmi les membres, tant par la nature de la dépense présente et de celle qui restent en perspective, que par les principes qui forment la base de divers projets relatifs à cette dépense. S'il était possible au Canada de se séparer en quelque sorte du reste du monde; s'il était possible au Canada de se protéger lui-même en prêchant la paix, alors une telle dépense serait inutile. Si les conditions qui régissent aujourd'hui le monde étaient les mêmes que celles qui existaient il y a cent ans, cette dépense ne serait pas nécessaire. Mais je crains que certains de nos concitoyens soient aptes à oublier qu'ils ne vivent pas à peu d'années de distance de la bataille de Waterloo. Cette bataille eut lieu il y a cent ans. Ses conséquences ont dans une large mesure disparu, et aujourd'hui nous nous trouvons face à face, en ce qui concerne les choses militaires et navales, avec des conditions nouvelles que le monde n'a encore jamais vues.

Lorsque les nations civilisées de l'univers adoptèrent la politique des armements nationaux, il y a bien des années, les citoyens de l'empire britannique, soit qu'ils appartinssent aux Iles-Britanniques ou aux Dominions extérieurs, accueillirent l'adoption de ces principes du service militaire obligatoire d'un œil quelque peu insouciant, tant que la Grande-Bretagne a possédé l'empire des mers, tant que la Grande-Bretagne et ses colonies ont été à l'abri du danger, et en dépit des millions de soldats que les pays d'Europe pouvaient lever, comme ils le font maintenant.

Mais cette folie, si vous voulez, qui a poussé les nations européennes à appeler sous les drapeaux la totalité de leurs citoyens, ayant atteint son maximum d'intensité, puisque la France, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Russie sont des nations sous les armes, nous trouvons que cette idée de puissance militaire, au lieu de s'arrêter à armer les nations sur terre les fait tenter de conquérir l'empire des mers, et chacune d'elle aujourd'hui est en train de construire une flotte en vu d'opérer sur mer ce qui a déjà été fait sur terre. Pendant nombre d'années les Iles-Britanniques ont été protégées par les mers étroites et les colonies britanniques par toute la largeur de l'océan, mais nous devons aujourd'hui reconnaître que ce n'est plus qu'une question de temps, avant que les millions d'hommes qui sont ou peuvent être mis sous les armes en Europe au premier signe, pour ainsi dire, puissent ainsi être transportés de l'autre côté des mers avec autant de rapidité et de certitude qu'il peut être nécessaire, pour accomplir la volonté de la nation à laquelle ils appartiennent. Il n'est point de dessein au Canada qui puisse permettre d'ignorer cet état de choses. Il existe absolument, et il reste à savoir jusqu'à quel point le Canada s'y trouve intéressé. J'ai été surpris d'entendre le ministre des Postes parler comme si le Canada n'avait aucun intérêt direct en jeu dans cette question d'armements d'hommes et de flottes; comme si le Canada, en quelque sorte était séparé du reste du monde, et comme si, quelque soit le danger que pourrait menacer la Grande-Bretagne ou le Royaume-Uni, il n'était pour le Canada qu'une question d'intérêt tout académique, sans l'affecter en aucune façon. Permettez-moi de suggérer devant cette Chambre qu'une flotte qui traverse la mer du Nord peut aussi bien traverser l'Atlantique et faire le tour du monde, et que le Canada ne possède aucune garantie d'immunité contre la présence de ces flottes ou de l'une de leurs unités, ensuite, que nos belles Provinces maritimes, y compris celle que représente mon honorable ami, seraient tout aussi en danger que les Iles-Britanniques elles-mêmes, dans le cas où une guerre dans laquelle l'empire britannique serait entraîné, viendrait à éclater.

Aujourd'hui, dans le cas d'une déclaration de guerre entre la Grande-Bretagne et n'im-

porte quelle autre nation civilisée du monde, rien n'empêcherait un seul petit navire, et il n'aurait pas besoin d'être cuirassé, de s'emparer du commerce canadien. Il n'est pas de pays au monde, du commerce duquel on pourrait plus aisément faire le blocus, que celui du Canada, et lorsque mon honorable ami, en face de moi, ricane à l'idée de la marine de pacotille que le gouvernement Laurier allait construire, toute marine de pacotille qu'elle serait, elle pourrait protéger le commerce du Canada, mieux qu'il n'est protégé aujourd'hui, mais comme il doit être protégé d'une façon ou d'une autre par quelqu'un en cas de guerre. Le Canada souffrira comme il n'a jamais souffert jusqu'ici, car, apparemment, si nous pouvons en juger d'après les dires des hommes publics, il n'a aucune idée qu'il est susceptible de souffrir. Le Canada a tout autant que l'Angleterre besoin d'une défense navale en cas de guerre, et il est aussi essentiel pour l'Angleterre que le Canada soit défendu en cas de guerre qu'il l'est pour l'Angleterre elle-même de l'être.

J'ai entendu des déclarations qu'on a attribuées au très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) au sujet de cette question de la défense navale. Je l'ai entendu déclarer, de sa place, à la Chambre, que lorsque l'empire était en guerre, le Canada était en guerre. Il est superflu de répéter une pareille déclaration, mais pourrais-je insister auprès de nos amis de la droite, qui semblent croire que le Canada en temps de guerre ne serait pas en danger et que l'Angleterre seule serait menacée, sur ce fait, que, partout où flotte le drapeau de l'empire, l'empire serait en danger si en temps de guerre le drapeau venait à être renversé.

L'empire ne pouvait éviter de voir s'affaiblir son prestige, si même sur la plus lointaine de ses îles son drapeau était renversé. L'empire, en tant qu'empire, doit être défendu dans toutes ses parties, ou bien cesser d'être un empire, ou en tous cas, il perd de son prestige par suite des pertes qu'il est exposé à subir ainsi. Donc je reviens de nouveau sur ce point que la responsabilité de la défense du Canada est juste autant une responsabilité que s'il s'agissait de la défense du comté de Devon, du comté de Kent ou de la cité de Londres, elle est exactement aussi nécessaire à l'empire et exactement aussi nécessaire au Canada. J'insiste sur ce point, monsieur l'Orateur, parce qu'il a été insinué, et sans doute on le répétera et la presse le publiera—nous en avons déjà eu les indications dans la discussion—que parce que nous avons fait, et parce que nous faisons maintenant des projets en faveur d'une marine canadienne, nous ne témoignons pas envers l'empire toute la loyauté et toute la considération voulues. Le Canada est une portion de l'empire. La

M. F. OLIVER.

défense du Canada est la défense de l'empire. Je n'ai pas besoin d'attirer l'attention sur les points spéciaux sur lesquels nos intérêts sont absolument identiques. La Grande-Bretagne retire du Canada une large portion de son alimentation. Elle est obligée d'importer et nous l'espérons, le volume de son importation avec le Canada ira toujours en augmentant, pour que ces approvisionnements puissent être transportés avec sécurité du Canada en Grande-Bretagne, il est tout aussi nécessaire que les côtes du Canada soient protégées, que ses ports, desquels partent les navires avec leurs chargements soient protégés, qu'il est nécessaire aux ports de Grande-Bretagne, ou ces mêmes navires déposent leurs chargements soient aussi protégés.

Quelles que soieint les conditions dans les autres parties de l'empire, il n'y a aucun doute que de la part du Canada la protection de ses côtes et de ses ports est toute aussi importante pour le maintien de l'empire et la sureté du Royaume-Uni que la protection des ports de l'Angleterre elle-même. J'ai dit, il y a un instant, qu'il fallait que le drapeau anglais continuât à flotter partout où il flotte aujourd'hui, que là où il cesserait de flotter le prestige de l'empire en souffrirait. Je demanderai à mes honorables amis de la droite de donner leur plus sérieuse attention à ce côté de la question, et je ne crois pas que personne puisse dire que les faits ne sont pas absolument tels que je les présente. Supposons que plusieurs puissances européennes s'unissent et parviennent à livrer une bataille plus ou moins heureuse à la flotte anglaise dans la mer du Nord et dans l'Atlantique du Nord. Supposons encore que dans l'intervalle cette réunion de puissances a pu, à l'aide d'un petit nombre de navires de guerre, bloquer absolument les ports de mer du Canada de façon à s'en rendre absolument maîtres, puis débarquer des troupes sur notre sol, occuper le pays et s'emparer de Québec et Montréal, et je demanderai à mon honorable ami le directeur général des Postes qui pourrait empêcher cela? Supposons que ces choses arrivent, supposons qu'il y ait une occupation effective par l'ennemi d'une partie du Canada, la partie dans laquelle demeure mon honorable ami le directeur général des Postes, la province où mon autre ami M. Bourassa répand surtout ses idées où il prêche la doctrine qu'on ne doit faire aucun préparatif pour la défense du pays sur terre ou sur mer; supposons que cette partie du pays soit occupée par des troupes hostiles venant du continent européen, supposons que la bataille probable dans la mer du Nord soit défavorable à la marine anglaise, et supposons encore qu'il y ait un règlement des conditions de la paix entre l'Angleterre et l'alliance européenne opposée, je demanderai à mes honorables

amis ce qui aurait lieu? Comprennent-ils jusqu'à quel point le Canada serait intéressé dans cette transaction?

M. PELLETIER: Vous supposez le cas où l'Angleterre serait battue dans la mer du Nord?

M. OLIVER: Exactement. Supposons qu'il devienne nécessaire de demander la paix. Que cherchent aujourd'hui les pays surpeuplés d'Europe, sinon une place pour leur surplus de population, un pays où ils pourront établir leur commerce et leurs propres institutions, où ils pourront aussi augmenter leur puissance maritime ainsi que l'a fait l'Angleterre? Je demanderai à nos amis anti-militaristes canadiens s'il n'est pas absolument certain que dans ces conditions le Canada passerait de la domination anglaise à celle de la nation européenne qui aurait vaincu l'Angleterre? On est porté généralement à fermer les yeux sur les dangers qui nous menacent, mais nous avons vu pendant ces deux derniers mois des transactions de ce genre avoir lieu, ou dans tous les cas, elles sont en voie d'avoir lieu. Comme résultat d'une guerre que personne ne soupçonnait devoir se terminer de cette façon, nous voyons aujourd'hui des délégués réunis pour se partager le territoire conquis, et dans le cas de circonstances comme celles dont j'ai parlé, rien n'est plus certain pour moi que le Canada serait le prix qui irait au vainqueur. Mes honorables amis croient-ils que cela est impossible? Ils ont mentionné le nom de l'Allemagne comme celui du grand aggresseur possible de l'Angleterre. Croient-ils que l'Allemagne, si elle faisait partie de l'alliance que j'ai supposée, et que l'Angleterre fût battue, ne voudrait pas devenir le propriétaire et la maîtresse du Canada? Croient-ils que parce qu'ils sont d'une autre race qu'ils ne tomberaient pas sous la domination allemande, dans le cas d'une défaite? S'ils ont quelques doutes sur ce sujet, qu'ils se rappellent l'Alsace et la Lorraine, provinces qui ont été la récompense d'une guerre heureuse, et qu'ils considèrent eux-mêmes si le Canada ne serait pas un prix aussi beau, ou plutôt si le Canada ne serait pas absolument l'enjeu pour lequel ces flottes se batteraient dans la mer du Nord, si jamais un événement aussi terrible se produisait.

M. PELLETIER: C'est très possible.

M. OLIVER: C'est ce que je voulais faire comprendre à mon honorable ami.

M. PELLETIER: Toujours dans le cas où l'Angleterre serait défaite dans la mer du Nord?

M. OLIVER: Précisément.

M. PELLETIER: Dès que la flotte anglaise sera défaite dans la mer du Nord l'empire anglais disparaîtra.

M. OLIVER: Il n'est pas raisonnable de supposer que le Royaume-Uni puisse être conquis et conservé par une autre puissance ou alliance, pas plus que la France n'a été conservée lorsqu'elle a été battue par l'Allemagne. Mais une rançon a été payée pour obtenir la paix. Dans le règlement des conditions de la paix après la guerre, la possession vaut dix articles de loi, et la puissance victorieuse qui occupe un territoire lors des négociations de la paix garde ce territoire lorsque la paix est conclue; et ce n'est peut-être pas aller trop loin que de dire que c'est exactement en vertu de ce principe que l'empire anglais s'est établi sur toute la surface du globe. Ce qui s'est fait une fois peut être fait encore. Ce que je voudrais bien faire comprendre à cette Chambre, c'est l'absolue nécessité pour le Canada, comme partie de l'empire anglais, et dans l'intérêt même de cet empire, de pourvoir à sa propre défense suivant ses moyens.

M. PELLETIER: Au cas où l'Angleterre serait battue dans la mer du Nord, disons par la marine allemande, il nous faudrait, si l'on pousse l'argument de mon honorable ami jusqu'à son extrême limite, une marine assez forte pour vaincre la marine allemande qui aurait battu celle de l'Angleterre.

M. BELAND: Que faites-vous de l'occupation du territoire?

M. PELLETIER: Comment pouvons-nous empêcher l'occupation si nous n'avons pas la marine la plus puissante et la plus forte du monde?

M. OLIVER: Si mon honorable ami a lu les journaux au sujet de la guerre dans la péninsule des Balkans, il a dû voir que les quatre puissances alliées ont constamment affirmé le principe qu'elles avaient droit de conserver, à la conclusion de la paix, le territoire dont elles ont réussi à s'emparer pendant la guerre. Ce que je désire faire comprendre à mon honorable ami, c'est que le Canada a le devoir d'empêcher l'occupation de son territoire, afin que, quoi qu'il arrive, le Canada aura d'abord fait sa part pour le maintien de l'empire, et en deuxième lieu il ne sera pas la récompense qui sera donnée à la puissance victorieuse, si, malheureusement la guerre tournait contre l'Angleterre. Je suis pour l'empire anglais dans la défaite ou dans la victoire, et je crois que le Canada remplira mieux sa destinée en conservant l'esprit des institutions anglaises sous lesquelles nous avons grandi et espérons continuer à grandir.

J'ai écouté—je ne puis pas dire avec plaisir—les attaques injustes et constamment répétées que la marine proposée par l'ancien Gouvernement n'était qu'une marine de fer-blanc, et était inutile comme moyen de défense. On est même allé jusqu'à dire que la cause du caractère limité de ces moyens de défense était due à la déloyauté envers l'empire, et l'on insinue aujourd'hui encore que la proposition actuelle de la gauche d'établir deux flottes, une dans l'Antlantique et l'autre dans le Pacifique, ne vaut rien, parce que ces deux flottes ne sont pas suffisantes pour battre la flotte allemande, ou la flotte française, ou la flotte d'un autre pays européen. Je me ferai mieux comprendre en faisant un parallèle.

Nous voyons aujourd'hui des petits pays comme la Belgique, la Hollande et le Danemark subsister à côté du grand empire allemand, et l'un d'eux touche à la grande république française. La France ou l'Allemagne, indépendamment l'une de l'autre, peut mettre sur pied une armée aussi nombreuse que la population entière de l'un de ces trois pays. Est-ce une raison pour empêcher ces pays de s'armer? Ne voyez-vous pas en Belgique, en Hollande et dans le Danemark. . . .

M. LEMIEUX: Et en Suisse.

M. OLIVER: Et en Suisse le Service militaire universel, tout comme en France et en Allemagne? Est-il vrai que le peuple belge, danois ou hollandais ne sait pas ce qu'il fait ou pourquoi il agit ainsi? Je ne crois pas que ces peuples aient besoin de venir prendre de nous des leçons dans les questions militaires. Voici la raison pour laquelle ils agissent ainsi: en premier lieu, en établissant le service militaire universel ils offrent une première ligne de défense et, en deuxième lieu, ils s'assurent les moyens de former une alliance avec un autre pays et par ce fait être assez forts pour se protéger. Ce qui a du bon sens pour la Belgique, la Hollande, le Danemark et la Suisse, doit sûrement avoir du bon sens pour le Canada; et nous avons le même devoir d'établir une première ligne de défense sur terre et sur mer, aujourd'hui que s'impose la question de défense maritime, que la Belgique, la Hollande, le Danemark. Si le Canada ne prend pas ses précautions, il ne remplit pas son devoir envers lui-même ou envers l'empire.

Prenons notre cas. Nous maintenons déjà une milice et non pas seulement une milice volontaire, mais des soldats réguliers. Nous avons pour voisin un peuple de 100,000,000 d'âmes; nous ne pouvons jamais espérer pouvoir mettre sous les armes assez d'hommes pour résister à une invasion de la part de ces 100,000,000 d'individus au sud de nos frontières et, cependant, tous les ans nous dépensons de l'argent pour notre milice. Nous exerçons des volontaires et achetons des armes et du matériel de toute sorte; et nous sommes fiers de notre milice et de nos forces militaires en général, que nous voulons amener au point le plus élevé de perfection possible.

M. HUGHES (Victoria): L'honorable député connaît-il quelle était la population relative des soldats engagés dans la guerre de 1812, entre le Canada et l'Angleterre d'un côté et les Etats-Unis de l'autre?

M. OLIVER: Je n'ai pas la proportion exacte à la mémoire.

M. HUGHES (Victoria): Elle était d'un soldat anglais et canadien contre quarante-trois soldats américains.

M. OLIVER: Je ne crois pas que cela ait du rapport avec l'affaire dont il s'agit. Je suis bien aise cependant d'apprendre que nos devanciers dans le pays, que nos ancêtres pour plusieurs aient été d'aussi excellents lutteurs, et, si jamais nous sommes dans l'embarras, j'espère bien voir ceux d'aujourd'hui se conduire comme l'ont fait les hommes de 1812. En même temps, je crois que ce serait là entretenir des idées quelque peu optimistes, et, de nouveau, je dirais que si nous maintenons une milice, à grand frais, ce n'est pas en vue de soutenir une attaque préméditée des Etats-Unis, mais en vue de créer une première ligne de défense. Au reste, nous abstenir de prendre cette précaution, ce serait faire moins que notre devoir envers nous-mêmes ou envers l'empire.

Mais pour revenir à ma première idée, les conditions étant que la puissance sur mer est non moins une nécessité pour la protection de l'empire que ne l'était naguère la puissance sur terre, notre devoir est aujourd'hui de créer sur l'océan une première ligne de défense, comme nous l'avons fait sur notre sol, même s'il devait nous en coûter la dépense de tout cet argent. A moins de cela, ce ne serait pas nous faire honneur à nous-mêmes non plus que faire honneur à l'empire. Je désire ajouter ceci, que ces préparatifs, selon moi, doivent être faits pour remplir nos obligations actuelles envers nous-mêmes et envers l'empire, mais non en vue d'établir des relations d'un nouveau genre, relations dont personne ne peut dire ce qu'elles seront ni quand elles se produiront. Je demanderai à mes honorables collègues, qui parlent d'inaugurer une politique navale permanente après qu'ils auront consolidé nos relations avec l'empire, si les flottes et les armées des puissances européennes attendront pour agir qu'ils aient terminé ces arrangements. Il semblerait que c'est là leur idée; la mienne est que nous tenions compte de la situation actuelle, afin d'y conformer nos préparatifs, et que nous laissions

à l'avenir le soin de résoudre le problème des relations entre les diverses parties de l'empire, tout comme le passé a fait; et je crois qu'il s'en tirera d'une manière très satisfaisante. J'irai plus loin et je dirai qu'à mon avis la proposition de différer les préparatifs que le Canada doit faire pour prendre sa juste part de la défense navale de l'empire jusqu'à ce que l'on ait fait des arrangements relatifs à une gestion en commun des intérêts de l'empire est une proposition qui n'est pas fondée sur notre loyauté envers la mère patrie.

Elle est dictée par les exigences du parti, et elle est la conséquence d'un manque de loyauté envers l'empire. J'ai été quelque peu surpris de l'offre faite par le très honorable premier ministre de pourvoir d'officiers canadiens les cuirassés qui vont se construire avec notre argent. Après cela, il nous a dit qu'il faudrait de vingt-cinq à cinquante ans pour obtenir une marine au Canada. S'il faut de vingt-cinq à cinquante ans, ce ne doit sûrement pas être pour construire les vaisseaux. Nous le pourrions en moins de temps que cela. Mais ce qu'il a voulu dire, c'est, je suppose, qu'il faudrait de vingt-cinq à cinquante ans pour avoir des marins exercés, et des officiers surtout. Il dit qu'il nous est impossible de les trouver au Canada; mais, en même temps, il offre d'en pourvoir les cuirassés qui vont se construire en Angleterre. J'hésiterais à qualifier une proposition comme celle-là venant de pareille source. Est-ce que le premier ministre s'est moqué de la députation en lançant cette proposition qu'il a lui-même contredite? Je crois sincèrement que le très honorable premier ministre n'a pas convenablement traité la Chambre sur cette question. On dit ne pas pouvoir construire de vaisseaux au Canada, ne pas pouvoir s'y procurer des marins, ne pas pouvoir y former des officiers, et d'autre part, on nous assure que l'amirauté pourra elle construire des vaisseaux au Canada, pourvu que les Canadiens paient les frais supplémentaires. Je ne saurais vraiment me figurer une attitude plus humiliante de la part du chef d'un parti, encore plus, de la part du chef du Gouvernement canadien.

Il faut que les exigences de son parti aient été bien pressantes pour qu'il ait été contraint à faire une telle réponse au peuple de ce pays. Je ne désire point introduire dans ce débat des choses sujettes à controverse, mais c'est ce que la droite a fait.

Elle a jugé bon d'interpréter nos actes et notre attitude, et peut-être me serait-il permis de lui renvoyer le compliment?

Vous me permettez bien, monsieur l'Orateur, de dire—vous m'arrêterez si je vais trop loin—qu'à mon humble avis, le projet de fournir des fonds pour la construction de dreadnoughts non garnis, à remettre aux mains du gouvernement de la Grande-Bretagne, est un projet qui ne s'inspire pas des intérêts du pays; qu'il a pour mobile moins encore les exigences d'un parti au Canada que les exigences de ce même parti en Angleterre, et qu'il est présenté à l'instigation des conservateurs anglais afin de discréditer le cabinet libéral de la Grande-Bretagne.

Il y a sur cette question une remarquable communauté d'intérêts entre les deux côtés de l'Atlantique. On nous a dit aujourd'hui que, de l'avis du premier lord de l'amirauté, la Grande-Bretagne n'avait à redouter aucune attaque sur ses côtes. On nous a dit par contre que le gouvernement libéral de la Grande-Bretagne refusait de prendre toutes les précautions que nécessitent les circonstances actuelles, et les journaux sont pleins des assertions du parti unioniste à cet égard. Au dire du ce parti, le gouvernement devrait faire des frais plus considérables pour la marine, construire des cuirassés en plus grand nombre. Grâce à une entente de ce parti avec nos amis de la droite qui, pour le moment, dirigent les affaires du Canada, ce dernier va de l'avant et il dit au gouvernement anglais: Vous connaissez mal votre affaire; vous n'assurez pas suffisamment la défense de l'empire; nous allons vous y aider. C'est ainsi que l'on cherche à décréditer le gouvernement libéral de la Grande-Bretagne, au profit des unionistes, des alliés de nos conservateurs.

M. PELLETIER: La chose est un peu dure pour le gouvernement libéral d'Angleterre.

M. OLIVER: Non, je ne le crois pas.

M. HAZEN: Il demande qu'on le décrédite.

M. OLIVER: Mon honorable ami (M. Hazen) ne trouvera nulle part que le gouvernement de la Grande-Bretagne ait demandé quoi que ce soit. Dans tout ce qu'on nous a envoyé nous lisons le désir de ce gouvernement d'être laissé à lui seul. Il dit être à la hauteur de toutes les circonstances qui peuvent se présenter, et il nous suggère de nous mettre en état de faire comme lui. Ce n'est cependant point ce que nous faisons. Sous la direction de nos amis de la droite, nous ne vaquons pas à nos propres affaires. Loin de là, on nous déclare que, dans ce pays-ci, nous n'avons pas les connaissances qu'il faut pour construire des navires; que nous n'avons pas assez de patriotisme ou assez d'hommes pour les garnir. Nous connaissons cependant mieux les besoins du centre même de l'empire que ceux qui sont chargés d'y pourvoir, et nous venons ostensiblement à leur secours, mais dans le but de les décréditer le plus possible.

M. PELLETIER: Et l'idée de mon honorable ami est que le cabinet Asquith n'est pas assez perspicace pour s'en apercevoir.

M. HAZEN: Il est tombé dans le panneau.

M. OLIVER: Je ne vois pas ce que le gouvernement anglais aurait pu faire pour empêcher mes honorables amis d'agir comme ils ont agi.

M. PELLETIER: Je les ai trouvés plus intelligents que cela.

M. LEMIEUX: Ils n'ont pas été vos dupes, soyez-en sûrs.

M. PELLETIER: L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) prétend le contraire.

M. OLIVER: Pas du tout. Je n'ai jamais dit cela.

M. GRAHAM: Vous leur avez offert une chose, et ils consentent à l'accepter.

M. OLIVER: Oui, mais ils ont soin de dire qu'ils ne vous l'ont jamais demandée, et qu'ils n'en ont pas de besoin.

M. HAZEN: En ce cas, pourquoi M. Asquith dit-il qu'il recherchera l'occasion de remercier le Canada de ce qu'il fait?

M. OLIVER: Il lui faut bien être poli.

En discutant tout à l'heure l'obligation du Canada d'assurer une première ligne de défense sur mer comme sur terre, j'ai oublié de mentionner que, dans son exposition de cette affaire devant la Chambre, mon très honorable ami le premier ministre nous avait dit que, comme conséquence possible du don de trois cuirassés à la Grande-Bretagne, le drapeau qui a disparu des côtes du Canada y serait replacé par l'Angleterre nous envoyant des vaisseaux, lesquels, je suppose, seraient un double de la marine de pacotille que le gouvernement Laurier se préparait à créer. C'est-à-dire que l'on enverra des vaisseaux propres à former une première ligne de défense, tout comme le gouvernement Laurier projetait de le faire. Ce ne pourrait être cependant qu'une marine de pacotille, une marine comme celle que l'on juge compromettante pour le gouvernement Laurier, mais que l'on tiendra pour l'œuvre d'une haute politique impérialiste, quand c'est un gouvernement d'impérialistes qui sera appelé à l'organiser. Or, je proteste contre ces distinctions entre le Canada et le Royaume-Uni, entre le Canada et l'empire. Pour moi, ce qui est institué pour la protection militaire ou navale d'une partie de l'empire se trouve institué pour la protection de toutes ses parties. Et je désire, en outre, protester contre ce que l'on a dit, sinon, en propres termes, du moins par insinuation, qu'être loyal au Canada c'est être déloyal à l'empire.

Les membres de la gauche ne le cèdent en rien à ceux de la droite en fait de fidélité à l'empire. Nous disons que le Canada fait partie de l'empire et qu'être loyal à celui-là c'est être loyal à celui-ci.

Pour ce qui est de cette offre de fonds à l'Angleterre, je me plais à reconnaître que le Canada est riche. Nos revenus sont abondants. Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous assure qu'avec l'excédent de cette année, nous pourrons payer cette contribution. Voilà qui est très satisfaisant. Mais il ne nous a pas dit combien d'autres contributions on s'attend à recevoir de nous avant que soit adoptée cette merveilleuse politique d'une marine de guerre à nous. Si l'adoption de cette politique doit être indéfiniment retardée, je ne saurais concevoir que les besoins de l'empire, qui croissent, d'année en année, n'exigeront pas de notre part de nouvelles contributions. C'est pourquoi je demanderai à nos amis de dire à la Chambre et au pays ce qui est leur intention à cet égard. Leurs journaux proclament que ce don de 35 millions coûte moins cher au Canada que ne coûterait la mise à exécution du projet énoncé par la gauche. Est-ce en invoquant ce motif que l'on tentera de justifier la chose? Il faut que nous sachions, et nous avons droit de le savoir, si ces 35 millions que l'on offre sont bien, dans la pensée de ces messieurs, un règlement final de la situation ou un simple acompte.

Je le suppose à bon droit, ce n'est pas un paiement en entier, mais une contribution, un acompte, et comme l'a dit mon honorable ami de Welland (M. German), le commencement d'une politique permanente. Or, comment justifie-t-il cette contribution? Certains ministériels disent que ces $35,000,000 sont donnés pour sauver l'empire de la ruine. Le premier ministre (M. Borden), si j'ai bien saisi sa pensée, affirme que ces $35,000,000 doivent être versés par le Canada comme gage de son loyalisme, de sa fidélité à l'empire et il espère que ce don aura l'effet de détourner d'autres nations de faire concurrence à l'Angleterre en matières de défense navale.

En d'autres termes, nous versons ces $35,000,000 par forfanterie pour en imposer au monde. A mon avis, c'est la légitime conclusion des remarques formulées par les honorables messieurs de la droite; mais la conclusion laisse beaucoup trop à désirer, $35,000,000 ne feront pas reculer les nations qui s'arment aujourd'hui sur mer comme elles se sont déjà armées sur terre. Si l'on veut que le Canada continue à verser des contributions afin de faire de l'épate et soutenir son rôle d'esbouffeur, je dois dire, malgré tout mon respect pour les richesses du Canada, son avenir et son loyalisme, ce rôle de bluffeur ne va pas à sa taille. En regard de cette proposition, nous suggérons l'établissement d'une défen-

se navale du Canada, répondant à ses besoins et non pas comme résultat d'une panique, non pas comme question d'urgence, mais bien comme le devoir du pays envers lui-même et envers l'empire, et ce devoir, il l'accomplira sans se permettre de marchandage, condition quant à la direction de la politique extérieure de l'empire.

Ce système de participation financière est absolument contraire aux principes préconisés par les deux partis politiques au pays dès le début de la confédération, et je voudrais signaler ici le grave danger de ce système pour le Canada et pour l'empire. Nous accueillons ici aujourd'hui les immigrants recrutés en plusieurs pays du monde; ils arrivent par centaines de mille. Dans son rapport, le ministère de l'Intérieur, déclare que, durant le dernier exercice, notre population s'est accrue de 400,000 personnes par l'immigration. Quelques-uns de ces immigrants viennent des Iles-Britanniques, mais la majorité vient d'autres pays—un très grand nombre des Etats-Unis; un très grand nombre sort de ces nations guerrières de l'Europe.

Lorsqu'ils viennent au Canada, il faut leur inculquer le principe du loyalisme envers notre patrie et envers l'empire. C'est notre devoir et c'est ainsi seulement que nous pourrons perpétuer la situation actuelle du pays et soutenir ses progrès.

C'est un principe fondamental de nos institutions politiques qu'il ne saurait y avoir d'impôt sans représentation. Un autre principe défend de payer tribut. Etant venu en contact avec nombre de ces immigrants, j'ai constaté qu'une des premières questions qu'ils posent est celle-ci: "Quel est le chiffre de l'impôt que paie le Canada à l'Angleterre." Cette question m'a été posée par nombre d'immigrants venant des Etats-Unis, un grand nombre d'entre eux étant bien convaincus que nous payons tribut à l'Angleterre. La même question m'a été posée par des immigrants venus du continent européen. J'étais cependant en mesure de leur dire que le Canada ne payait pas tribut à l'Angleterre; que le lien britannique ne coûte pas un centin au Canada que notre pays a le contrôle absolu de tout l'argent qu'il débourse. C'est la première question qui vient aux lèvres de nombre de ces immigrants, et lorsque nous pouvons y répondre comme nous l'avons fait jusqu'à présent, nous créons par là même et du coup dans leur esprit à l'endroit du Canada et des institutions britanniques un sentiment de plaisir et de vive satisfaction qui marque le premier pas vers leur établissement ici à titre de fidèles Canadiens et fidèles sujets britanniques.

Mais, après l'adoption du bill du Gouvernement, si nous devons leur dire que le Canada paie aujourd'hui tribut à la Grande-Bretagne pour sa protection navale, nous perdrons la forte position que nous avons occupée jusqu'ici, et le premier ministre expose à de grands risques l'avenir du Canada en inaugurant pareille politique au pays.

Des deux côtés de cette Chambre l'argument invoqué à l'encontre de cette proposition, s'est qu'elle implique l'idée de séparation du Canada d'avec l'empire, et cet argument est dans une large mesure basé sur la disposition figurant dans la loi de la marine qui décrète que la marine canadienne est sous l'autorité du Parlement canadien. Qui doit diriger une marine payée de ses deniers et armée par le Canada, si non le Parlement canadien? Ces messieurs prétendent-ils que l'autorité exercée par le Parlement canadien sur une marine établie par le Canada et qui est sa propriété, accuse une tendance séparatiste? Quelle est notre situation relativement à nos forces militaires, qui sont dans une position absolument parallèle à celle des forces navales. Quelqu'un dira-t-il que le Parlement canadien ne doit pas exercer d'autorité sur les forces militaires canadiennes? Quelqu'un a-t-il jamais proposé autre chose que cela? Quel est aujourd'hui l'état de choses relativement aux forces militaires du Canada? Je prendrai la liberté de lire à la Chambre un passage se rattachant à cette question, car il n'est pas une seule question sur laquelle on ait répandu tant de fausses données, même de la plus grave nature.

M. l'ORATEUR: L'honorable membre va un peu trop loin.

M. OLIVER: Je ne désire pas violer les règlements de la Chambre et je retire complètement l'expression.

M. l'ORATEUR: Ce n'est pas parlementaire que de dire qu'une chose est faite avec préméditation.

M. OLIVER: Je retire toute allusion. La loi du service de la marine de 1910, cette proposition séparatiste, cette proposition qu'on a déclarée être une preuve de déloyauté de la part du Gouvernement, contient cette disposition:

Article 22.—Le Gouvereneur en conseil peut mettre la force navale ou toute partie de la force en service actif en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire à raison de circonstances critiques.

Et la loi de la milice dit à l'article 69:

Le Gouverneur en conseil peut mettre la milice ou toute partie de la milice en service actif partout au Canada et aussi en dehors du Canada pour la défense de ce dernier...

Vous remarquerez: pour la défense du Canada seulement.

...en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire à raison de circonstances critiques.

Dans l'article 23 de la loi du service de la marine, il est dit:

En temps critique, le Gouvereneur en conseil peut mettre la marine ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

Et à l'article 24:

Lorsque le Gouverneur en conseil appellera la marine ou quelque partie de la marine, à l'activité, ainsi qu'il est prévu aux deux articles précédents, si, par suite d'un ajournement ou d'une prorogation à une date ne devant pas arriver avant dix jours, le Parlement n'est pas alors en session, il sera lancé une proclamation convoquant les Chambres dans un délai de quinze jours, et le Parlement, en conséquence se réunira et siégera le jour fixé par cette proclamation, et continuera à siéger comme s'il avait été ajourné ou prorogé ce jour.

La loi de la milice dit:

Lorsque le Gouverneur en conseil met la milice, ou quelque partie de la milice, en activité de service, si le Parlement n'est pas alors en session par suite d'un ajournement ou d'une prorogation à une date qui ne doit pas arriver avant dix jours, il est lancé une proclamation convoquant les Chambres dans le délai de quinze jours, et le Parlement, en conséquence, se réunit et siège le jour fixé par cette proclamation, et continue à siéger et à agir comme s'il avait été ajourné ou prorogé au jour en dernier lieu mentionné.

Et à l'article 72:

En temps de guerre, lorsque la milice est appelée sous les drapeaux pour servir de concert avec les troupes régulières de Sa Majesté, Sa Majesté peut en donner le commandement à un officier général supérieur de son service régulier.

Les dispositions de la loi de la milice se trouvent dans les statuts depuis des années je suppose depuis la confédération, et elles sont absolument identiques en tant que les circonstances le permettent, avec celles de la loi de la marine. Les dispositions de la loi de la marine devaient être absolument les mêmes dans l'intention du législateur que celles de la loi de la milice, et elles ont absolument le même effet, mais les mêmes personnes qui étaient satisfaites des dispositions de la loi de la milice, qui ne pouvaient voir aucune idée séparatiste dans ces dispositions, voyaient dans la loi de la marine toutes les variétés de trahison et des idées séparatistes, dans des dispositions absolument identiques.

Vous m'avez empêché, monsieur l'Orateur, de donner mon opinion sur les personnes qui argumentent ainsi. Vous m'avez empêché d'exprimer mon opinion sur les hommes qui, soit dans cette enceinte, soit en dehors du Parlement, emploient de tels arguments basés sur des faits de ce genre. Je laisse au public le soin d'examiner les faits et je crois que quand il les connaîtra il aura absolument la même opinion que moi sur les hommes qui ont fait de telles déclarations.

M. F. OLIVER.

M. l'ORATEUR: Je désire rectifier ce qu'a dit l'honorable député. Ma décision n'a pas porté sur ce qu'il pourrait dire des hommes qui siègent au Parlement ou qui sont en dehors. Elle a porté sur les membres de la Chambre.

L'honorable député, qui est un vieux parlementaire, admettra que le règlement dit très clairement qu'il n'est pas permis de dire d'un député qu'il a fait une chose irrégulière de propos délibéré et avec préméditation. C'est tout ce que j'ai envisagé, ce règlement qui gouverne les membres du Parlement dans l'accomplissement de leurs devoirs à la Chambre.

M. OLIVER: J'ai retiré et je veux qu'il soit bien compris que je retire ces expressions et que je désire vous appuyer entièrement, monsieur l'Orateur, pour empêcher l'emploi d'expressions incorrectes dans cette enceinte. Je crois que vous avez parfaitement agi dans le cas dont j'ai eu connaissance et je désire de toute façon me conformer à votre décision.

L'autre jour, mon honorable ami, le ministre des Postes, a ressuscité un bill—je crains de violer encore le règlement, mais vous avez entendu sans doute parler de ces gens qui fouillent dans les cimetières, vous savez comment on les appelle et quelle opinion le public a d'eux. Il a par quelque moyen obtenu la possession d'un document qui d'après sa teneur paraissait être, et qu'il désirait placer devant le pays, comme étant l'opinion réfléchie du Gouvernement précédent en faveur de la conscription navale. Je n'ai pas besoin de faire de dénégation, il n'y a jamais eu un bill pareil. Aucun bill de ce genre n'a reçu l'approbation du Gouvernement précédent; en ce qui me concerne comme membre de ce Gouvernement, il n'a jamais été pris en considération par le Gouvernement précédent et s'il avait jamais été pris en considération, il aurait inévitablement, en n'importe quelles circonstances, été rejeté par le Gouvernement précédent.

M. LEMIEUX: C'est un projet qui a été jeté au rebut.

M. OLIVER: L'honorable ministre cherche à effrayer la population avec ce mot de "conscription". Il cherche à faire croire aux électeurs que c'est une charge nouvelle que ce vilain parti libéral veut leur imposer, si jamais il revient au pouvoir. Il n'y a pas le moindre doute que le ministre des Postes sait que l'article 10 de la loi de la milice pourvoit, non seulement à la conscription, mais aussi à la levée en masse de la population de ce pays et que cela com-

prend même les garçons âgés de moins de dix-huit ans. Cet article 10 est ainsi conçu:

La milice se compose de tous les habitants mâles du Canada, âgés de dix-huit ans et plus, et de moins de soixante ans, non exemptés ou déclarés inhabiles aux termes de la loi.

Je demande à l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur de bien écouter les lignes suivantes:

Dans le cas d'une levée en masse, Sa Majesté peut appeler au service toute la population mâle du Canada, en état de porter les armes.

Le deuxième paragraphe contient cette autre disposition:

Rien dans le présent article ne peut empêcher un habitant mâle du Canada, âgé de moins de dix-huit ans, de prendre du service comme clairon, trompette ou tambour.

Ainsi, depuis soixante ans, nous avons au Canada une loi qui décrète que tous les habitants mâles du pays, entre dix-huit et soixante ans, peuvent être appelés au service et, cependant, mon honorable ami cherche à faire croire aux électeurs que l'ancien Gouvernement avait l'intention d'introduire un principe nouveau dans l'administration des affaires militaires et navales de ce pays. Encore une fois, monsieur l'Orateur, je m'abstiens de qualifier de semblables procédés.

Toutefois, pour éviter tout malentendu, je tiens à affirmer que la loi concernant le service naval ne contient rien concernant la conscription, que le Gouvernement précédent n'a jamais eu l'intention de l'établir et j'irai même jusqu'à dire que les membres de l'ancien Gouvernement et leurs partisans dans cette Chambre sont fermement convaincus qu'il n'est pas nécessaire et ne sera jamais nécessaire de recourir à la conscription pour organiser un service naval canadien Nous aurons toujours assez de marins pour équiper une marine canadienne. On me dira peut-être que nous n'avons pas pu trouver d'équipage pour le "Rainbow" et le "Niobé". Nous avons pu trouver des équipages pour ces deux navires, mais ...

M. STEVENS: Où avez-vous pris vos marins? Vous les avez fait venir d'Angleterre.

M. OLIVER: Le "Rainbow" et le "Niobé" ont été équipés sous l'ancien Gouvernement et si le Gouvernement actuel n'a pas pu trouver un nombre suffisant de matelots, pour compléter les équipages, la raison en est bien simple.

Les conservateurs avaient crié partout que leur intention était de se défaire de cette marine de pacotille et il va sans dire que personne ne tient à contracter un engagement de cette nature, s'il n'espère pas y trouver un emploi permanent.

M. STEVENS: Ces navires n'ont jamais eu d'équipages complets.

M. GRAHAM: Les rapports officiels font voir le contraire.

M. OLIVER: Il est bien certain que ces navires manquent d'équipages actuellement, mais il ne pouvait pas en être autrement, après la manière dont les affaires navales du pays ont été administrées depuis l'avènement du Gouvernement actuel. Il serait regrettable de voir un service naval canadien organisé et administré par un gouvernement constitué comme celui que nous avons dans le moment, car une partie de ses membres et de ses partisans ne veut pas de marine du tout et s'est même engagée à faire abroger la loi, tandis que l'autre partie est prête à tout faire pour jeter du discrédit sur la politique du Gouvernement précédent, même si le Canada et l'empire doivent en souffrir.

Dans tout ce qui a été dit par les orateurs de la droite, rien ne m'a intéressé autant que leurs protestations contre l'accusation de mettre de l'esprit de parti dans la discussion de cette question. L'honorable député d'Essex-nord a même parlé, je crois, de la "fange de l'esprit de parti" et il a vigoureusement protesté contre toute insinuation de cette nature.

Je ne vois pas pourquoi les membres du Parlement, élus par les électeurs d'un parti, désignés comme les représentants d'un parti, par les adhérents d'un parti, protesteraient contre l'esprit de parti ou rougiraient de se laisser guider par l'esprit de parti. Je ne vois rien de déshonorant à être membre ou adhérent d'un parti politique, du moins, comme je l'entends. La conception que j'ai d'un parti politique diffère peut-être de celle de mes honorables amis, mais, pour moi, un parti politique représente certains principes et les adhérents de ce parti se constituent les défenseurs de ces principes. Pour ceux qui croient aux principes, c'est un acte honorable et moralisateur que de les défendre; je dirai même que cela est absolument nécessaire à l'honnête administration des affaires d'un pays.

Les députés qui sont protégés contre l'esprit de parti sont les hommes qui, je m'écarte peut-être de la question, mais vous m'y ramènerez, j'en suis certain, monsieur l'Orateur, les hommes qui, à mon humble estime, ont sacrifié la loyauté à l'esprit de parti, d'une part, et ce qu'il considérait comme étant l'essence même de leurs principes, d'autre part. Peut-être ne devrais-je pas parler de l'esprit de parti seulement, mais encore de l'attrait qu'exercent les faveurs et les fonctions ministérielles. Je ne crois pas qu'aucun membre de la gauche mérite de recevoir de leçon de nos amis de la droite lorsqu'il s'agit de discuter cette

question et toutes autres matières au point de vue de l'intérêt public. Nous croyons que c'est le maintien des principes du libéralisme, tels qu'on les applique dans le cas de notre pays et dans celui de l'empire qui assurera le succès et le bien-être complets et du Canada et de l'empire.

La Chambre me permettra peut-être, monsieur l'Orateur, non pas de faire une digression, mais une allusion personnelle à ce propos. Quelques-uns des orateurs de la droite ont fait des allusions plus ou moins cachées à mon adresse et au fait qu'à la fin du discours de mon très honorable ami, le premier ministre, je suis resté assis dans mon fauteuil alors que presque toute la Chambre se levait pour chanter le "God Save the King". J'ai été l'objet de commentaires plus ou moins favorables de la part des gazettes amies du Gouvernement au sujet de mon attitude en cette circonstance. L'on a été jusqu'à écrire que j'avais manqué de respect envers l'hymne national en restant assis pendant le chant de cet hymne. On me pardonnera si je dis qu'il n'y a pas un homme ici ni en dehors de cette enceinte qui est plus convaincu que je ne le suis des besoins qu'on éprouve de chanter l'hymne national quand l'occasion s'y prête. On me permettra de dire que lorsqu'on chante cet hymne au cours d'une manifestation non pas nationale, mais exclusivement politique de sa nature, ce sont ceux qui chantent cet hymne qui manquent de respect envers le Souverain et non l'homme qui refuse de se joindre aux manifestants. Lorsque mon très honorable ami a terminé son discours, le besoin s'est fait sentir chez ses partisans, besoin malicieusement suscité d'avance par les whips du parti, d'après ce qu'on m'a laissé entendre. . .

Quelques VOIX: Malicieusement?

M. OLIVER: Je dis malicieusement.

M. STANFIELD: Et jeudi?

M. OLIVER: J'en arrive à cela—malicieusement suscité par les whips du parti afin de faire croire au pays et dans la mère patrie que le Parlement avait reçu la proposition Borden avec une unanimité telle qu'il avait chanté l'hymne national; on se trouvait ainsi à forcer les membres de la gauche de paraître avoir accepté le projet déposé par l'honorable premier ministre. . .

Quelques VOIX: Oh! oh!

D'autres VOIX: A l'ordre!

M. MIDDLEBRO: Monsieur l'Orateur. . .

Des VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. MIDDLEBRO: L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question?

M. OLIVER: Oui, lorsque j'aurai fini.

M. MIDDLEBRO: Si l'honorable député voulait me le permettre. . .

M. OLIVER: Que l'honorable député attende que j'aie terminé ma déclaration et je répondrai à toute question qu'on voudra me poser. Mais je tiens à terminer ma déclaration. C'était à désirer qu'on télégraphiât à tous les coins du Canada l'impression que la Chambre avait appuyé à l'unanimité la proposition du premier ministre et, afin qu'il y eût un semblant de vérité dans cette dépêche, je dis que les whips du parti conservateur avaient malicieusement pris les mesures requises pour que l'un des membres de la droite entonnât l'hymne national afin que tout cela servît l'intérêt de leur parti.

M. MIDDLEBRO: Dois-je comprendre, d'après les explications que l'honorable député vient de nous fournir, que les membres de la gauche qui ont chanté avec nous l'hymne national ont été forcés d'en agir ainsi?

M. OLIVER: Aucunement; je ne parle que pour moi seul. J'ai été l'objet de commentaires des plus injurieux de la part des amis de l'honorable député et je dis que ces derniers en ont agi ainsi de propos délibéré, dans l'espoir qu'ils pourraient peut-être avoir non pas un seul, mais encore d'autres membres de la gauche, à attaquer, comme ils l'ont fait pour moi.

M. WILCOX: Y avait-il plus de malice de la part des députés ministériels de se lever et de chanter le "God Save the King" lorsque le premier ministre déposa son projet de résolution qu'il n'y en avait de la part des membres de la gauche de suivre cet exemple?

M. OLIVER: Je parle en mon nom personnel.

Une VOIX: Répondez.

M. OLIVER: Je répondrai sans peine. C'est en mon seul nom que je parle; j'expose les motifs qui m'ont poussé à agir comme j'ai fait. Or, je le répète, ce n'est pas moi, à mon avis, qui, en cette circonstance, ai manqué de respect au chant national, mais bien ceux qui l'ont entonné mal à propos. Pour ce qui est de ce que l'honorable député d'Essex (M. Wilcox) désire savoir, je ne prétends pas donner raison à ceux, peu m'importe que ce soient des membres de la gauche ou de la droite, qui abusent du chant de l'hymne national.

Une VOIX: Pourquoi vous êtes-vous levé?

M. OLIVER: Parce que j'approuvais la proposition émanant de la gauche. (Protestations à droite et applaudissements à gauche.)

C'est pour cela que je me suis levé, et en agissant de la sorte, je mettais le pays à l'abri de toute fausse représentation de l'opinion. Si je m'étais levé après que le premier ministre eut déposé son projet,

j'aurais contribué à créer une fausse impression à l'égard du sentiment des membres de la Chambre sur ce projet. Le chant de l'hymne national, je le reconnais, est bien propre à traduire le sentiment de tous les Canadiens attachés à leur souverain, dans les circonstances où il y a lieu de donner libre cours à ce sentiment; mais, je le répète, quand on en fait un chant de parti, ce n'est plus l'hymne de la nation que l'on entonne, c'est un chant politique.

Les ministériels ont profité de cet incident pour se faire de la popularité auprès des électeurs aux dépens de mon humble personne. Qu'ils s'en fassent tant qu'ils pourront. Voici bientôt trente ans que je suis dans la vie publique. Durant la majeure partie de cette période, mes amis et mes voisins m'ont honoré de leur confiance. Il s'en trouvera parmi eux un grand nombre pour affirmer que je n'ai besoin du certificat d'aucun membre de cette Chambre pour attester mon attachement aux institutions canadiennes ou à l'empire britannique. Si mes amis et mes voisins m'ont si longtemps honoré de leur sympathie et de leur confiance, je sais que je ne le dois pas à l'éclat de mes talents, car nul ne se rend compte mieux que moi de toutes les qualités qui me font défaut; mais mes concitoyens d'Edmonton m'ont accordé leur confiance parce qu'ils me savaient homme à défendre en tout lieu, en toute circonstance, en dépit des représentations les plus fausses, quelle qu'en fût la provenance, les principes qui me sont chers.

Pour ce qui est de la question de parti, je considère, ainsi que je l'ai déjà dit, qu'il sied mal aux membres de la Chambre de décrier leur parti. Je dois dire à ce propos que rien n'a contribué aussi puissamment à discréditer le gouvernement libéral auprès des gens que l'assertion lancée par nos adversaires que rien ne divisait les deux partis politiques. Le coup nous fut fatal. L'excuse que les ministériels allèguent chaque fois que nous portons une accusation contre eux, savoir: qu'ils suivent notre exemple dans la pratique, nous serait tout aussi préjudiciable, s'ils pouvaient prouver qu'ils disent vrai. On persiste encore, comme par le passé, à soutenir qu'il n'y avait pas alors de divergence en principe et qu'il n'en existe pas aujourd'hui dans la pratique. Cela est aussi faux aujourd'hui que ce l'était hier, et cependant jamais on ne fut témoin d'aussi profondes divergences soumises à la Chambre. Nous voulons bien vaincre ou mourir en combattant pour nos principes ou en défendant nos actions, mais nous tenons aussi à ce qu'il ne nous soit pas demandé compte des principes ni des actions de nos adversaires.

Qu'il me soit permis de signaler en aussi peu de mots que possible ce qui, à mes yeux, fait que les deux partis ne s'accordent pas sur cette question, la différence entre la contribution et la participation, entre l'attermoiement et la décision, entre l'humiliation et la dignité, entre l'affermage et l'établissement de la protection navale, entre le fait de contribuer aux forces navales de l'empire là où elles ont le plus de puissance et celui de les raffermir sur le point le plus faible, entre un appel destiné à être motivé par l'attachement à l'empire aux yeux d'une partie de la population et par un sentiment contraire aux yeux de l'autre, et l'invitation faite aux Canadiens de toute origine et de toutes les parties du pays d'assumer leur juste part du fardeau de plus en plus lourd de la défense de l'empire, entre le régionalisme traditionnel des conservateurs et la politique traditionnelle du parti libéral qui tend à faire régner l'harmonie au sein de notre pays, entre un projet dicté par les exigences de parti, projet que son auteur n'ose défendre qu'à titre de mesure provisoire, et une politique émanant et en conformité des traditions et des principes sur lesquels l'empire est fondé et sans lesquels il ne saurait subsister, entre la politique qui rapetisse et affaiblit le Canada aux yeux de l'empire et l'empire aux yeux de l'univers, en proclamant que pendant une période dont la durée n'est pas déterminée, le Canada va contribuer à la défense de l'empire sur les mers et à la sienne propre jusqu'à concurrence de trente-cinq millions empruntés, et la politique grâce à laquelle l'industrie canadienne, qui ne le cède à nulle autre, les marins canadiens, qui ne sont pas surpassés en habileté, les citoyens du Canada qui, par le courage et la fidélité ne sont les inférieurs d'aucun autre peuple, bref, la politique grâce à laquelle le pays tout entier participera lui-même à la défense de l'empire et aidera à porter haut dans le monde entier l'étendard glorieux de la liberté, du droit et de la justice britanniques.

(Sur proposition de M. Stanfield, la suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.)

Sur proposition de M. Rogers, la séance est levée à minuit et demi, mercredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 18 décembre 1912.

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

ENQUETE SUR LE SERVICE ADMINISTRATIF.

Le très honorable R. L. BORDEN (premier ministre): Je désire déposer sur le bureau de la Chambre le rapport de sir George Murray qui a fait une étude de certaines questions qui lui ont été soumises

par un décret du conseil des ministres adopté le 7 octobre dernier. Afin que la Chambre puisse se rendre compte de l'étendue de l'enquête, je donnerai lecture du décret en vertu duquel sir George Murray s'est acquitté des fonctions qui lui avaient été assignées:

Le comité du Conseil privé a étudié un rapport présenté le 30 septembre 1912 par le très honorable premier ministre dans lequel il dit qu'il a engagé le très honorable sir George Murray, G.C.B., pour faire une enquête sur certaines questions touchant le fonctionnement des lois du service civil, l'organisation du service public et les méthodes d'administration des affaires publiques du Canada; et que sir George Murray est arrivé à Ottawa et a commencé l'étude des questions ci-dessus.

Le premier ministre fait observer de plus que le temps pendant lequel sir George Murray pourra rester au Canada est quelque peu limité, et qu'il est désirable de définir la nature de l'enquête qu'il devra faire. Le premier ministre demande que le conseil confirme l'engagement qu'il a fait du très honorable sir George Murray, et que celui-ci soit prié d'étudier autant qu'il lui sera possible pendant le temps à sa disposition les sujets suivants et de faire rapport sur eux:

1. Les méthodes suivies dans la transaction des affaires générales du pays.
2. Le contrôle des crédits et dépenses.
3. Les méthodes administratives et le fonctionnement des ministères dont le budget est le plus élevé, y compris:—
(a) La manière dont les nominations de fonctionnaires publics sont faites;
(b) Le manière dont les promotions sont faites;
(c) La manière dont les mises à la retraite sont effectuées;
(d) La classification du personnel et la distribution des fonctions dans chaque ministère et la répétition des mêmes fonctions ou mêmes travaux dans deux ou plusieurs ministères;
(e) La distribution du travail entre les différents ministères et départements.
4. La manière dont les affaires du Canada sont en général administrées.

Le premier ministre propose de plus que pour accomplir les fins ci-dessus, le très honorable sir George Murray, G.C.B., soit nommé commissaire sous l'autorité de la loi des enquêtes publiques, Statuts revisés du Canada, 1906, chapitre 104, avec tous les pouvoirs qui sont conférés par ladite loi, et qu'une commission lui soit adressée en conséquence.

RODOLPHE BODREAU,
Greffier du Conseil privé.

Ainsi que l'a dit le décret du conseil, sir George Murray ne pouvait pas disposer d'un temps très long, à couse d'affaires qui le rappelaient en Angleterre. Il a pu cependant consacrer quelques semaines à ce travail, et je sais personnellement que dans l'exécution de ses fonctions il a fait preuve d'une très grande énergie et beaucoup de tact, et il n'est pas nécessaire de dire que ses talents reconnus et sa longue expérience devront faire de son rapport un travail de grande utilité pour le Parlement et le Gouvernement.

(Sur motion de M. Borden, la Chambre ordonne que le rapport soit imprimé.)

M. LEMIEUX: L'honorable premier ministre voudra-t-il me dire si sir George Murray propose des changements très radicaux dans son rapport, et nous en donner un aperçu?

M. BORDEN: Je n'ai réellement pas étudié le rapport suffisamment pour me permettre de donner ces renseignements à un moment d'avis. Le rapport vient justement d'être imprimé et je me hâte de le déposer sur le bureau de la Chambre afin que les honorables députés puissent l'étudier pendant les vacances.

BASSINS DE RADOUB.

M. HAZEN: Je désire déposer sur le bureau de la Chambre les plans inclus dans la soumission de Cammell, Laird et Cie., pour la construction de bassins de radoub pour le service naval canadien. Ce sont les seuls plans demandés par l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) qui sont dans le département de la Marine et des Pêcheries et du Service naval. Les autres documents doivent être dans d'autres ministères.

M. PUGSLEY: J'ai pensé que mon honorable ami communiquerait ma demande aux autres ministères où ces plans pourraient se trouver. Mon honorable ami voudra-t-il faire cela?

M. HAZEN: Oui.

AMENDEMENT A LA LOI DE NATURALISATION.

M. CURRIE demande à déposer un bill (n° 50) modifiant la loi de naturalisation.

Quelques VOIX: Expliquez.

M. CURRIE: Ce bill propose certains changements dans la loi concernant le droit de vote des étrangers dans les élections. Ce bill décrète que tout aubain doit parler l'anglais ou le français et d'abdiquer son allégeance à un pays étranger. Sous ce rapport le bill copie la pratique américaine.

(La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.)

AMENDEMENT A LA LOI DU DIMANCHE.

M. VERVILLE demande à déposer un bill (n° 51) intitulé: "Loi modifiant la loi concernant le Jour du Seigneur."

—Ce bill a pour objet de modifier la loi actuelle qui empêche les musiciens de jouer dans les concerts sacrés ou à des funérailles, etc., le dimanche. A Winnipeg on n'est pas encore allé jusqu'à intenter des poursuites, mais des menaces ont été faites aux musi-

ciens qui joueraient à ces cérémonies le dimanche pour une rémunération. Le bill pourvoit aussi à donner un jour de congé par semaine aux cuisiniers et garçons de table dans les hôtels et les restaurants.

(La motion est adoptée et le bill lu une première fois.)

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles la réponse a été donnée de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

TRANSCONTINENTAL NATIONAL—SERVICE DE W. F. TYE.

M. MURPHY demande:

1. A quelle date M. W. F. Tye a-t-il commencé à remplir les fonctions pour lesquelles ses services ont été requis par la commission d'enquête de l'Intercolonial?

2. Au 10 décembre 1912, quelles sommes lui avaient-elles été payées pour services et frais de voyage respectivement?

M. COCHRANE: Les services de M. Tye ont commencé le 8 septembre 1912.

2. Aucune somme n'a encore été payée à M. Tye pour ses services ou ses dépenses.

EMPLOI D'ADOLPHE LANDRY.

M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

1. M. Adolphe Landry, actuellement domicilié à Amherst, a-t-il été nommé à un emploi par le département des Chemins de fer et Canaux, et a-t-il servi comme surintendant ou inspecteur des travaux exécutés sur la rue Station et sur les terrains de la gare du chemin de fer Intercolonial à Amherst? Dans l'affirmative, pendant combien de temps a-t-il été employé, à quels salaire ou gages, et quelle somme totale lui a été payée pour ses services?

2. Est-ce le même Adolphe Landry qui est employé dans le bureau de la société légale de M. E. N. Rhodes, M.P., pour le comté de Cumberland, N.-E., ou est-ce le même Adolphe Landry qui est actuellement et depuis un certain temps attaché au bureau dudit E. N. Rhodes, M.P., en qualité d'étudiant en loi?

3. Pendant la durée de son emploi, s'il a été engagé par le département des Chemins de fer, ledit Adolphe Landry a-t-il consacré tout son temps, pendant les heures de travail, à l'inspection et à la surintendance desdits travaux?

4. Quelle a été la durée desdits travaux, sont-ils maintenant terminés, et a-t-on remercié ledit Adolphe Landry de ses services?

M. COCHRANE:

1. a) Il a été employé en la manière ordinaire comme inspecteur. b) Quarante jours. c) Trois piastres par jour. d) $119.60.

2. Le département n'en sait rien.

3. Oui.

4. Ces travaux ont été exécutés pendant les mois de mai, juin et juillet, et lorsqu'ils ont été terminés M. Landry a été remercié de ses services.

MINISTRE INTERIMAIRE DE LA JUSTICE.

M. KYTE demande:

1. Qui était ministre de la Justice intérimaire pendant l'absence de l'honorable C. J. Doherty en Angleterre l'été dernier?

2. Quand M. Doherty s'est-il embarqué pour l'Angleterre et quand en est-il revenu?

M. DOHERTY:

1. L'honorable W. T. White.

2. 24 juin; 29 août.

REFUS DE RECEVOIR LES PRISONNIERS.

M. TURRIFF demande:

1. Le ministre de la Justice a-t-il été informé qu'entre le 26 septembre et le 7 novembre 1912, les personnes nommées ci-dessous ont été condamnées à l'emprisonnement dans la prison provinciale à New-Westminster pour infraction au paragraphe "J" de l'article 238 du Code criminel, savoir: Nellie Howard, Andell Warren, Bella Morrison, Dolly Wilson, Ollie Simpson, Lilian Walker, Estella Vaughan, Mary Field, Silvia Leonard, Evelyn Matthews, Marjorie Dean, Margaret Walsh, Dorothy Crawford, Edna Warle, Irene Reynolds;—pour infraction à l'article 288, Maud James;—et pour infraction du paragraphe "A" de l'article 238 ou de l'article 228, Rosanna Paragree, Mary Scott, Mildred Hill, Florence Booth et Pearl Emery?

2. Dans l'affirmative, le ministre a-t-il été informé que lorsque les autorités de police de la cité de Vancouver ont conduit lesdites personnes à la prison de New-Westminster, le géôlier a refusé de les recevoir? Que lesdites autorités de police ont été notifiées par le géôlier qu'il avait reçu instruction du procureur général de la province de la Colombie-Anglaise de refuser de recevoir lesdites prisonnières?

3. Le ministre est-il d'avis qu'en donnant ces instructions, le procureur général prétendait en quelque sorte s'arroger le droit de grâce?

4. Le ministre de la Justice a-t-il été informé que le procureur général de la Colombie-Anglaise, sur demande de la part du maire et du conseil de la cité de Vancouver de donner les raisons de son refus d'emprisonner ces personnes, a répondu qu'il n'y avait pas place pour ces prisonnières dans la prison de New-Westminster; et que la cité de Vancouver a offert de fournir le local nécessaire? Et, dans l'affirmative, a-t-il été informé que le procureur général a déclaré qu'il n'approuvait pas l'infliction d'un emprisonnement de longue durée pour les infractions commises par ces personnes?

5. Est-ce l'intention du ministre de la Justice, si les questions ci-dessus ont une réponse affirmative, de demander des explications au procureur général ou de prendre toute autre mesure en cette affaire?

M. DOHERTY:

1. Non.

2. Non.

3. Le ministre ne peut exprimer aucune opinion sur un état de chose qu'il ne connaît pas.

4. Non.

5. Réponse par la réponse précédente.

TRANSPORT DU COURRIER ENTRE GUYSBORO ET HEATHERTON.

M. SINCLAIR demande:

1. Quel était l'entrepreneur du transport du courrier entre Guysboro et Heatherton en 1911?
2. Quel était le prix payé, par année?
3. Quand le contrat expire-t-il?
4. Qui a été employé pour faire le service après l'expiration du contrat, et à quel prix?
5. Pendant combien de mois ce montant temporaire a-t-il été payé?
6. Quel est le prix actuel payé par année, et quel est l'entrepreneur?
7. Quel est le nom de chaque soumissionnaire, et le montant mentionné dans chaque soumission?
8. Quels sont les noms des cautions proposées par les soumissionnaires?
9. Quel a été le plus bas soumissionnaire, chaque fois que des soumissions ont été demandées, et quel a été le chiffre mentionné dans chaque soumission la plus basse?

M. PELLETIER: Toute cette question est encore à l'étude dans l'intérêt public.

TRANSPORT DU COURRIER ENTRE CORNWALL ET SUMMERSTOWN.

M. LEMIEUX demande:

1. Qui étaient les soumissionnaires pour le transport du courrier entre la ville de Cornwall et la station de Summerstown?
2. Qui était le plus bas soumissionnaire?
3. Le département a-t-il adjugé le contrat au plus bas soumissionnaire? S'il ne l'a pas fait, quelle en est la raison?

M. PELLETIER:

1. George E. Wert, J. G. Gallinger, Fred. W. Loney, Peter A. Nolan, Henry Laplante, et Louis D. Leroux.
2. J. G. Gallinger.
3. Oui.

CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC A NEW-HAZELTON.

M. MACDONALD demande:

1. Demande a-t-elle été faite au bureau des commissaires des chemins de fer de donner instruction au Grand-Tronc-Pacifique de diriger ses trains vers New-Hazelton, C.-A.?
2. Ledit bureau a-t-il donné ordre à ladite compagnie de construire une gare à New-Hazelton?
3. Ledit ordre a-t-il été donné, et lesdits trains se rendent-ils dans ladite localité?

M. COCHRANE: La commission des chemins de fer du Canada m'a fourni les renseignements suivants:

1. Oui.
2. Oui. Le 12 juillet 1912 l'ordre n° 16,987 a été adressé à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique lui disant de construire une gare sur le lot 882, groupe 1, district de Cassiar, C.B., qui devait être construite, complétée et prête pour le service du public dès que le chemin de fer de la compagnie sera ouvert au trafic.
3. a) Réponse par n° 2. b) L'ingénieur de la commission a reçu ordre de faire inspection de la ligne entre Hazelton-sud et New-Hazelton pour l'ouvrir au trafic. L'inspection n'a pas encore été terminée, mais on y travaille et aucune autorisation n'a encore été donnée en vertu de l'article 261 de faire circuler les trains en attendant la réception du rapport.

AMELIORATIONS DU CHENAL ST. PETERS.

M. McKENZIE demande:

1. Quel est l'entrepreneur des travaux d'élargissement et d'amélioration du chenal St. Peters?
2. Les travaux ont-ils été donnés par voie de soumission et d'adjudication de contrat?
3. Quels sont les noms des soumissionnaires et les montants mentionnés dans chaque soumission?
4. La soumission la plus basse a-t-elle été acceptée?
5. Quand le contrat a-t-il été signé?
6. Quelle date a été fixée pour l'achèvement des travaux mentionnés dans le contrat?
7. Les travaux seront-ils achevés à l'époque fixée?
8. Les travaux progressent-ils assez rapidement pour permettre au département de croire qu'ils seront terminés à la date spécifiée dans le contrat?

M. COCHRANE:

1. M. H. Weller, St. Catharines (Ont.).
2. L'entreprise a été adjugée par voie de publicité et de concurrence.
3. F. D. Brown, Toronto, J. A. Aylmer, Peterboro, $427,325.00; M. Connolly, Montréal, $369,040.50; M. J. Haney, Toronto, Hugh Quinlan, Montréal, A. W. Robertson, Montréal, $395,565.00; W. H. Weller, St. Catharines, $266,887.00.
4. Oui.
5. Le 17 novembre 1911.
6. Le 30 novembre 1913.
7. Non.
8. Non. L'exécution du travail a été retardée cette année par le mauvais temps et démêlés avec la main-d'œuvre.

EXPORTATIONS DE BESTIAUX AUX ETATS-UNIS.

M. ROSS demande:

1. Combien de bestiaux ont été exportés du Canada aux Etats-Unis en novembre 1912, et quelle était leur valeur?
2. Combien de bestiaux ont été exportés de la province de l'Ontario aux Etats-Unis pendant ledit mois, et quelle était leur valeur?

M. WHITE:

1. Suivant les rapports de la douane, 6,622 têtes, d'une valeur approximative de $316,473.
2. Suivant les rapports de la douane, 4,827 têtes, d'une valeur approximative de $230,169.

L'OCEAN LIMITED.

M. EMMERSON demande:

1. Le ministère des Chemins de fer et Canaux a-t-il bien décidé d'interrompre définitivement ou pour un temps la circulation du

train désigné " Ocean Limited " dès après le 6 janvier prochain, où la circulation de ce train se poursuivera-t-elle dans le cours de l'hiver?

2. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a-t-il personnellement étudié la question et a-t-il songé à l'utilité d'un tel service durant l'hiver, ce train étant à peu près le seul de plein parcours sur l'Intercolonial, pour faire concurrence à ceux du Canadien-Pacifique entre Montréal et Halifax?

3. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a-t-il songé au détournement de trafic de plein parcours à destination de Montréal, d'Halifax et du Cap-Breton, qui va s'effectuer au profit du canadien du Pacifique (à cause de ses raccordements et pour d'autres raisons) et au détriment de l'Intercolonial dès que la circulation de ce train " Ocean Limited " sera interrompu?

M. ROCHE:

M. COCHRANE:

1. Aucune décision n'a encore été prise par le ministère quant à l'arrêt ou à l'interruption de ce service "Ocean Limited", après le 6 janvier 1913.

2. Le ministre s'occupe personnellement de l'affaire.

3. Oui.

AGENTS DE L'IMMIGRATION, QUEBEC.

M. BOULAY demande:

1. Quels sont les noms des agents d'immigration, permanents ou surnuméraires, employés à la frontière américaine de la province de Québec?

2. Quel est le salaire de chacun d'eux?

3. A quelle date ont-ils été nommés?

4. Quelle est la langue parlée par chacun de ces agents.

Nom.	Bureau.	Appointements p. année.	Date de nomination.	Nationalité.
		$		
C. G. Greene	Highwater	1,000	3 mars 1909	Anglais.
L. A. Gingras	"	900	20 août 1912	Français.
Thos. Garçeau	Coaticook	900	1er nov. 1912	"
P. R. Thornton	"	900	1er " 1912	Anglais.
C. N. Boright	Mansonville	800	12 janv. 1912	"
B. Ménard	Noyan-Junction	900	1er avril 1909	Français.
Jas. Demers	St-Armand	800	1er juin 1911	"
D. Neveu	Stanstead-Junction	1,000	15 avril 1909	"
W. E. Huse	Beebe-Junction	900	4 déc. 1911	Anglais.
J. A. Aubé	Comins-Mills	800	1er sept. 1912	Français.
N. E. Boisvert	St-Armand	900	1er juillet 1911	"
Allan McDonald	Mégantic	900	15 sept. 1912	Anglais.
C. Commette	Lacolle-Junction	1,300	1er juin 1908	Français.
F. Marchand	"	900	11 juillet 1912	"
A. Pansera	Athelstan	1,100	21 nov. 1903	Italien.
L. N. Larché	"	800	1er juillet 1912	Français.
E. C. Moquin, aide-inspecteur		900	1er déc. 1910	"
J. Sthal, aide-inspecteur		1,100	20 mai 1906	Australien.

Aux endroits où il ne se trouve pas d'agent de l'immigration, c'est un agent de la douane qui fait fonction.

INSPECTION DU CHEMIN DE FER DE QUEBEC AU SAGUENAY.

*M. LEMIEUX demande:

1. Le département des Chemins de fer et Canaux a-t-il envoyé une équipe d'ingénieurs chargés d'inspecter le chemin de fer de Québec-Saguenay?

2. A la demande de qui, et pour quel objet ces ingénieurs ont-ils été chargés de cette mission?

M. COCHRANE:

1. On a profité de la présence dans le voisinage d'ingénieurs du département pour faire inspecter une petite partie de la ligne.

2. Les ingénieurs reçurent ordre de l'ingénieur en chef du département de faire cette inspection partielle en vue de s'assurer si les ouvrages en raison desquels des subventions ont été payées souffraient du fait de l'interruption du travail.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre des Chemins de fer me permettra-t-il de faire observer que hier l'honorable juge Fortin, de la cour supérieure de Montréal, a rendu jugement contre la compagnie du chemin de fer de Québec au Saguenay pour une somme de $400,000 et qu'un autre jugement de même nature est attendu. Je lui conseille donc d'être très vigilant en cette affaire.

DOUANIERS DE YARMOUTH.

M. LAW demande:

1. Quels sont les noms des douaniers au port de Yarmouth (N.-E.)?

2. Quel salaire chacun d'eux reçoit-il?

3. Quels sont les noms des fonctionnaires de la douane au port de Yarmouth (N.-E.)?

4. Quels sont les appointements de chacun d'eux?

M. WHITE:

1 et 2. Les noms des personnes employées à la douane à Yarmouth, et connues sous le nom d'agents préventifs, sont indiqués ci-après, ainsi que le chiffre de leur rému-

nération dans chaque cas. W. R. Cann, $1,150; H. C. Churchill, $850; Andrew Kirk, $800; J. W. Boyd, $1,000; Arthur Rogers, $1,000; J. D. Pothier, $800.

3 et 4. Les noms des fonctionnaires et préposés de la douane présents d'ordinaire dans les bureaux ou dans l'entrepôt de la douane à Yarmouth (N.-E.) sont indiqués ci-après ainsi que le chiffre de leurs appointements dans chaque cas: Smith Harding, percepteur, $1,500; W. L. Campbell, évaluateur, $1,150; W. R. Cann, $1,150; William McGill, commis (démissionnaire), $1,200; Arthur Rogers, $1,000.

DESTITUTIONS.

M. LEMIEUX demande:

1. M. R. H. Hanes a-t-il été destitué comme maître de poste d'Aultsville (Ont.)?
2. S'il l'a été, pour quelle raison?
3. Une enquête a-t-elle eu lieu?
4. Quelque accusation a-t-elle été portée contre lui?
5. M. Alguire, M.P., approuve-t-il cette destitution?

M. PELLETIER: Des plaintes graves ont été reçues à l'égard de la gestion de ce bureau, et elles ont fait le sujet d'une enquête par le département. Il a, en outre, été prouvé que ce directeur de poste se mêlait activement de politique. Le directeur général des Postes a en conséquence ordonné sa destitution.

M. LEMIEUX demande:

1. M. Sheets a-t-il été destitué comme receveur de poste de Farran's-Point? S'il l'a été, pour quelle raison?
2. Une enquête a-t-elle été tenue?
3. Quelque plainte a-t-elle été formulée contre lui?
4. Le député actuel de Stormont approuve-t-il cette destitution?

M. PELLETIER: M. George Kerr était receveur de la poste à Farran's-Point en 1896. Il fut alors destitué. Le directeur général des Postes l'a réintégré dans ses fonctions.

M. DOUGLAS demande:

1. William Bow a-t-il été destitué comme directeur de poste à Winchester (Ont.)?
2. Dans l'affirmative, sur la recommandation de qui, et pour quel motif?
3. Pendant combien de temps M. Bow a-t-il été directeur de poste à Winchester?
4. Pendant ladite période, des plaintes ont-elles été faites contre M. Bow?
5. Dans l'affirmative, par qui et quelle était leur nature?
6. Quel est le successeur de M. Bow, et qui l'a recommandé?

M. PELLETIER: Le département a appris que le bureau de poste de Winchester, depuis des années, était installé dans une petite chambre bien insuffisante pour les besoins du public, et que le directeur ne remplissait pas personnellement les devoirs de sa charge. C'est ce qu'il reconnut, du reste, et en conséquence le directeur général des Postes ordonna que le bureau de poste fût changé et M. Thomas A. Scott nommé pour remplir les fonctions.

M. GRAHAM demande:

1. D. A. Redmond est-il encore receveur de poste à Brinston, comté de Dundas?
2. S'il ne l'est plus, quand a-t-il été révoqué? Quelles raisons ont été alléguées pour cette destitution?
3. Une enquête a-t-elle été tenue?
4. Dans l'affirmative, quand, où et par qui a-t-elle été tenue?

M. PELLETIER: Le receveur de la poste à Brinston a été destitué pour s'être mêlé de politique, les circonstances étant de nature à convaincre le directeur général des Postes que l'accusation était bien fondée et qu'il n'y avait pas lieu de faire une enquête.

CONCESSIONS DE TERRAINS AUX VOLONTAIRES DE LA GUERRE DU SUD-AFRICAIN.

M. OLIVER: Je me permets de demander encore une fois si le Gouvernement a décidé de prolonger le délai accordé aux volontaires du Sud-Africain pour la sélection de leurs terrains?

M. ROCHE: Vu le grand nombre de demandes qui nous ont été adressées, j'ai résolu d'inviter le Parlement à proroger de nouveau le délai accordé pour se prévaloir de la loi votée à la session dernière.

M. OLIVER: De combien le délai doit-il être prolongé?

M. ROCHE: D'au moins six mois, peut-être douze.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. WILSON (Laval): Le premier ministre peut-il m'expliquer comment il se fait qu'un ordre de la Chambre du 24 janvier de l'année dernière n'a pas encore reçu son exécution? Je vois dans les journaux que l'honorable député de Charlevoix (sir R. Forget) a reçu copie d'un document indiquant le nombre d'ouvriers congédiés à Sorel, 359, si je ne me trompe. Je n'ai pas d'exemplaire de ce document, bien que le très honorable premier ministre, à la fin de la session dernière, ait promis à la Chambre qu'on me ferait tenir un exemplaire des documents indiquant le nombre des personnes qui ont été destituées dans chacun des ministères.

M. l'ORATEUR: Je crains que l'honorable député n'enfreigne l'article du règlement relatif aux ordres du jour. S'il désire simplement poser une question directe, le règlement lui permet de le faire.

M. WILSON: Je pense que ma question a été régulièrement posée, et j'ai hâte d'entendre la réponse du très honorable premier ministre.

M. BORDEN: Tout ce que je puis dire à l'honorable député c'est que le sujet relève du secrétaire d'Etat, à qui j'en ai parlé, et qui m'informe qu'il a donné ordre à ses employés de se hâter le plus possible. Si j'en avais le temps, je me ferais un plaisir de m'en occuper moi-même, plutôt que de voir l'honorable député en si triste posture. Mais à moins de prendre ce parti, tout ce que je puis faire c'est de presser les employés préposés à ce travail. S'ils ne font pas leur devoir, s'ils n'expédient pas la besogne, l'honorable député a bien raison de se plaindre. Je m'informerai de nouveau et m'assurerai s'il s'est produit inutilement du retard.

M. SINCLAIR: A ce propos je ferai observer au secrétaire d'Etat qu'un grand nombre d'ordres émis par la Chambre au cours de la session dernière n'ont pas reçu leur exécution. Je n'entrerai pas dans les détails. Il s'en trouvait plusieurs dont j'avais moi-même proposé l'émission, et on ne leur a pas encore donné suite. J'ai ce matin jeté un coup d'œil sur le registre qui est aux archives, et je vois qu'il se trouve au moins 64 ordres de la Chambre pour le dépôt de correspondances et documents, émis dans le cours de la session dernière, et qui n'ont pas encore reçu leur exécution.

J'espère que durant les prochaines vacances on y aura l'œil, car cela faciliterait grandement l'expédition de la besogne parlementaire, lors de la délibération des estimations budgétaires.

M. BORDEN: Les observations de l'honorable député préopinant ne seront pas perdues de vue. Il n'a pas oublié, sans doute, qu'un très grand nombre d'ordres ont été émis depuis quelques semaines; et que la besogne des divers bureaux administratifs, et surtout des employés particulièrement préposés à ce travail, est très absorbante à l'heure actuelle. Je ne pensais pas que le nombre des ordres en souffrance fût si grand. J'ai eu à me plaindre naguère de pareil état de choses, mais je ne me souviens pas que jamais l'accumulation ait été si grande. Les remarques de l'honorable député ont été signalées à l'attention du secrétaire d'Etat, et nous ferons de notre mieux pour hâter le dépôt de ces documents.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE PROJET D'AUGMENTER LES FORCES NAVALES ACTIVES DE L'EMPIRE.

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion du très honorable M. Borden tendant à la 2e lecture du projet de résolution adopté en comité général, ayant pour objet d'augmenter les forces navales actives de l'empire, et sur l'amendement déposé par le très honorable sir Wilfrid Laurier.

L'hon. GEORGE E. FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Monsieur l'Orateur, les Canadiens ont eu, en diverses assemblées et dans les législatures, bien des questions graves et importantes à débattre et décider. Nous avons eu à discuter la question du gouvernement responsable, de la confédération du régime économique; de temps à autre, également, nous avons dû mettre à l'étude dans notre Parlement les grands problèmes relatifs aux transports. Mais je doute fort qu'il se soit jamais présenté dans toute l'histoire législative de ce qui forme actuellement le Dominion du Canada, une question aussi importante, aussi grosse de conséquences pour l'avenir, que celle dont la Chambre est actuelllement saisie.

Il n'est pas étonnant que cette question n'ait pas apparu plus tôt; il n'est pas étonnant, non plus, qu'après avoir surgi, elle prenne des proportions de plus en plus grandes, et que, de plus en plus, elle insiste pour que l'on y donne une réponse qui soit complète et adéquate. Il n'y a pas, dis-je, à s'étonner de la chose, puisque depuis cent ans, la paix a régné sur les frontières de ce pays et, sauf trois exceptions, dans ses limites. Nos gens ont été très occupés à se créer des foyers, à explorer et à lier l'immense territoire qui leur est échu, à découvrir et à utiliser les plus apparentes de ses immenses ressources, à poser de diverses manières les fondations d'une jeune et forte nationalité. Rien de surprenant, dis-je, à ce que, absorbé par ces occupations, jouissant d'une paix profonde, protégé, sans presque s'en rendre compte, par les armées et par les flottes de la mère patrie, le Canada n'ait pas songé plus tôt au problème qui, aujourd'hui, s'impose à son attention. Bien que la plupart des Canadiens aient peu compris leurs obligations, bien qu'ils aient trop peu apprécié les bienfaits sous l'influence desquels ils ont vécu et travaillé, il y en a toujours eu quelques-uns cependant, et le nombre s'en est accru depuis quelques années, qui ont eu conscience d'obligations non remplies et des avantages extrêmement précieux dont ils ont joui, grâce à des sacrifices qui durent depuis des siècles, sacrifices qui se sont continués jusqu'à leurs jours, sacrifices non accomplis par eux-mêmes mais par les fondateurs et les créateurs de ce beau pays et des autres possessions anglaises d'outre-mer. Ceux qui ont eu conscience de ces obligations ont graduellement laissé paraître au dehors le sentiment qu'ils en avaient. Ce sentiment, ils l'ont communiqué à leurs amis, et petit à petit, le cercle s'est agrandi, jusqu'à ce que, finalement, il se soit insinué dans l'enceinte des législatures et dans ce Parlement. Après y avoir pénétré, la question y reste pour y être résolue, et elle y restera jusqu'à ce qu'elle l'ait été comme il convient. Ce n'est pas au Canada seulement qu'elle a été soulevée, mais aussi chez les colonies-sœurs. Ces dernières, l'une après l'autre,

et un peu en avance sur nous, ont abordé l'étude de ce problème, et elles l'ont poussé à des conclusions plus ou moins heureuses. L'affaire est allée plus loin encore. De l'enceinte des législatures coloniales, elle s'est introduite dans les conférences de l'empire, d'où elle s'est insinuée jusqu'aux sphères les plus élevées de l'influence politique. Elle occupe aujourd'hui l'attention des hommes d'Etat les plus éminents de la mère patrie, de même que celle des hommes politiques et des citoyens les plus réfléchis dans chacune des colonies de ce vaste empire auquel nous appartenons.

A la conférence impériale de 1887, on commence à voir poindre la question. Un nouveau pas est fait en 1902 et un plus grand en 1907; mais à aucune de ces conférences, pas plus en 1907 qu'en 1902 ou en 1887, le Canada n'a marché sur les traces de ses sœurs dans l'empire. La session de 1909 a mis la chose devant cette Chambre sous une forme abstraite et, dans une certaine mesure, elle a, d'une manière abstraite, établi certains principes, qui, je crois, le sont pour toujours. Puis est venue la conférence de 1909, où la question a encore fait un nouveau pas. Ensuite a été présenté le projet de loi, voté par cette Chambre, et que l'on a appelé la loi du service naval canadien. Puis sont venus la dissolution de ce Parlement, un changement de cabinet, et à certains égards, une modification de la politique relative à la défense de l'empire.

Il ne sera pas déplacé de faire, à cette phase du débat, un bref et, je l'espère, très impartial historique du problème de la défense de l'empire au Canada, sans remonter plus loin qu'à la conférence de 1902, dont l'effet a été que la colonie du Cap a porté sa contribution annuelle de trente à cinquante mille livres; l'Australie, de cent à deux cent; le Natal, de douze à trente-cinq; la Nouvelle-Zélande, de vingt à quarante, et Terre-Neuve, de trois mille à quatre mille huit cent. A cette conférence cependant, le Canada, qui jamais n'avait quatre mille huit cent. A cette conférence, Conscient d'être obligé à faire quelque chose pour la défense de son territoire, il avouait n'avoir jusque-là rien fait, sauf en améliorant, dans une certaine mesure, sa milice. Il refusa de mettre à la disposition de l'empire une partie de cette milice, mais il promit, par la bouche de ses représentants, de former, en vue de la défense de ses côtes, des élèves de marine. Cette promesse, faite en 1902 par le Canada, il ne l'avait pas encore accomplie en 1907. Puis, est venue la conférence de 1907. Mon très honorable ami le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) se souvient de cette conférence, comme aussi de celle qui l'a précédée, puisqu'il y était.

Les représentants du Canada ont eu, comme les autres fois, à répondre aux observations du premier ministre et du premier lord de l'amirauté. On ne sollicitait aucune aide, pas plus qu'on ne

l'avait fait en 1902. L'Angleterre n'a jamais sollicité, et jamais elle ne sollicitera ses colonies ou personne à lui venir en aide. Ce n'est pas une raison cependant de n'en rien faire. Pour des cœurs loyaux, pour des cœurs honnêtes, ce mutisme de la Grande-Bretagne est au contraire le plus puissant appel à nous venir en aide. On leur a fait connaître la situation de manière à ce qu'elles pussent se prononcer et dire dans quelle mesure elles aideraient à la défense de l'empire, si toutefois elles entendaient y contribuer. Qu'est-il arrivé? Les états Sud-africains ont continué à verser la contribution annuelle de £85,000; l'Australie, £200,000, sans compter ce qu'elle s'engageait à faire chez elle; la Nouvelle-Zélande portait sa contribution de £40,000 à £100,000. Quand vint le tour du Canada de parler, il le fit par la bouche de son ministre de la Marine et des Pêcheries, et, de cette bouche—je n'exagère rien—il ne sortit pas un son, pas un mot soit pour exprimer à la Grande-Bretagne la reconnaissance du Canada, soit pour promettre que le Canada ferait quelque chose à l'avenir. La seule parole qui tomba de ses lèvres fut une parole d'excuse pour dire que le Canada ne pouvait rien dans le moment, attendu que son service de protection des pêcheries lui coûtait cher; qu'il avait organisé, à grand frais, des stations de télégraphie sans fil; il surveillait farouchement les progrès de la flotte américaine sur les lacs, et cherchait un moyen de se protéger contre cette source de danger. On ajoutait, ce qui est faux, que déjà on avait commencé l'organisation d'une école navale. C'est tout ce que le Canada a eu à dire à la conférence de 1907, sauf que, sur la fin de la conférence, M. Smart présenta une motion tendant à ceci: que, du jour où la législature d'une colonie aurait unanimement exprimé son opinion d'aider d'une certaine manière à la défense de l'empire, en votant des fonds à la Grande-Bretagne ou en organisant chez elle sa propre défense, elle agirait conformément à cette opinion. Seul, le Canada, par la bouche de son premier ministre, refusa de se ranger à cet avis, sous prétexte de ne rien faire qui pût nuire à son autonomie, sous prétexte aussi de ne point se lancer dans la tourmente des conflits européens.

Puis est venue la résolution de 1909, votée ici et qui affirmait certains principes. Elle affirmait l'obligation du Canada, à mesure de l'accroissement de sa fortune et de sa population, à faire davantage pour sa défense; elle affirmait que des contributions régulières et périodiques n'étaient pas, en somme, la solution la plus satisfaisante du programme de la défense. Elle déclarait que le meilleur moyen d'assurer la suprématie maritime de la Grande-Bretagne, c'était d'organiser sans retard une marine canadienne, qui agirait de

concert avec l'amirauté anglaise; elle déclarait qu'au besoin—et je prie la Chambre de retenir ce mot—le Canada était prêt à tous les sacrifices pour maintenir, en agissant conjointement avec les autorités impériales, l'honneur et l'intégrité de l'empire. Ce n'est, cependant, pas sous cette forme que la résolution avait été d'abord présentée à la Chambre; ce n'est point sous cette forme que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier), alors chef du cabinet, avait proposé son amendement. Cette résolution était le fruit de concessions réciproques dans le but louable d'avoir à communiquer au pays, à l'empire et au monde, l'avis unanime du Parlement sur cette question. On a taxé d'inconséquence ceux qui, en 1909, ont voté cette résolution, et qui, aujourd'hui, défendent le projet que le Gouvernement a soumis à la Chambre. On a dit que cette résolution avait repoussé l'idée de toute contribution pécuniaire et adopté celle de créer une marine canadienne, alors que la politique que l'on nous propose aujourd'hui viole ces deux principes. L'amendement de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) disait: "Le paiement d'une contribution fixe". Ces mots ont été retranchés et remplacés par les suivants: "Le paiement de contributions régulières et périodiques", sans qu'il soit tenu compte des besoins actuels de l'empire, de l'urgence d'un cas particulier, non plus que d'une politique arrêtée et normale qui devrait prédominer. Après cela, l'inconséquence qui nous est reprochée n'existe plus, et l'argument qu'elle aurait pu fournir perd toute sa valeur. Est-il besoin de quelque autre preuve? Voici ce que disait l'autre jour, dans cette Chambre, mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) qui a voté cette résolution telle que publiée dans nos journaux: S'il y avait urgence, si je pouvais croire à de l'urgence, je voterais sans hésiter 35 millions; je voterais quatre fois cette somme, à titre de contribution nécessitée par les circonstances. Comment le pourrait-il faire et être conséquent avec lui-même si cette résolution nous défend de voter de l'argent en cas de besoin urgent?

Ensuite est venue la conférence impériale de 1909. Les délégués des diverses colonies à cette conférence ont reçu comme toujours le même accueil digne et cordial qu'accorde la Grande-Bretagne. Pas de supplications, aucune demande d'aide; la situation de l'empire leur a été exposée; on les a invités à étudier cette situation et à agir en conséquence. Cette fois-là, cependant, l'amirauté, d'accord avec le gouvernement anglais, fit une proposition aux membres de la conférence. Les diverses méthodes ayant été débattues, l'amirauté déclara qu'à un point de vue stratégique, l'aide la plus efficace à donner serait, de la part des colonies, une contribution en argent, une somme mise dans les mains de cette vieille amirauté, que l'expérience a instruite; entre les mains des autorités navales de la Grande-Bretagne, qui ont derrière elles une tradition de dix siècles, une expérience et une science des choses de la marine qui ne sauraient être surpassées. Elle a dit: Faites cela, et ce sera le moyen le plus efficace de donner à la flotte impériale toute sa valeur; mais, comme nous savons qu'il existe chez les colonies une certaine opposition à la chose, ce qui, après cela, vaudrait le mieux, ce serait la formation d'unités navales. Une condition cependant qu'elle mît à l'exécution de ce programme devrait être que, au cas de guerre ou menace de guerre, ces diverses unités obéiraient à une direction unique; s'engageant à compléter, aux frais de l'Angleterre, les deux unités que la Nouvelle-Zélande d'une part et, d'autre part, l'Inde et la Chine voudraient bien organiser. Si alors le Canada—l'Australie y étant déjà consentante—ajoutait à celles des autres son unité, elles seraient toutes quatre—comprenant dans leur ensemble cinquante-quatre navires marchant à la suite de quatre bâtiments aux gigantesques proportions—consacrées à la défense des côtes du Pacifique. Ce serait aider la flotte impériale dans la plus grande mesure possible.

Qu'est-il arrivé? L'Australie a tout de suite donné à la chose son assentiment. Elle s'est engagée à construire cette unité de combat qu'on lui demandait et, une fois construite, à l'entretenir, sans laisser pendant ce temps-là de continuer à payer sa contribution de £200,000 par année. La Nouvelle-Zélande de son côté offrait de faire comme on lui suggérait. La Grande-Bretagne, naturellement, donnait son assentiment aux autres unités. Quant au Canada, quelle a été sa réponse?

Nous ne pouvons, nous ne voulons pas. A mon avis, monsieur l'Orateur, on a laissé passer, sans la mettre à profit, l'occasion de faire la chose la plus belle, la plus noble et la plus utile qu'il nous eût encore été donnée de faire pour aider à maintenir sur l'océan la suprématie de l'Angleterre et pour assurer le bien-être et la sécurité des millions et des centaines de millions d'êtres humains qui vivent dans les limites de l'empire. L'amirauté avait dit au Canada: Si vous tenez absolument à votre flotte, si vous refusez de vous ranger à l'opinion générale, que votre flotte du moins constitue une unité. Sans cela, elle ne serait d'aucune valeur. Le Canada s'y refusa, se contentant de déclarer qu'il ne pouvait disposer que de £400,000 par année, de £600,000 peut-être, et qu'il étudierait le moyen que lui suggèrerait l'amirauté de faire valoir cette somme de la façon la plus utile. L'amirauté le lui dit. Se conformant en partie au conseil qui leur était donné, nos ministres d'alors entreprirent de bâtir

quatre croiseurs et six torpilleurs, sans dreadnoughts ni autres navires de tête. Cette flottille, on la partagea en deux: une partie sur le Pacifique et l'autre sur l'Atlantique, à une distance l'une de l'autre de je ne sais combien de mille milles.

Tel a été le résultat de la conférence de 1909, et, ce résultat, la loi du service naval de 1910 y a donné corps. Cette loi de 1910 a été mise en vigueur, et chacun sait ce qui a été fait sous son empire. Pas n'est besoin de rappeler ici cette page de notre histoire.

Qu'il me suffise de dire que l'on a acheté deux vaisseaux: le "Rainbow" et le "Niobé". On les a garnis de matelots qui ne sont pas des Canadiens, mais que le Canada paye de son argent. Ils sont sur les côtes de ce pays depuis maintenant près de deux ans. Durant ce temps, pas un Canadien n'a acquis les connaissances nécessaires pour y prendre du service. Ces deux vaisseaux n'ont jamais eu et sont loin d'avoir leurs contingents complets de marins. Le nombre en est toujours à peu près le même qu'au moment où ils sont arrivés ici, après des désertions qui se chiffrent à 271. Dix-neuf jeunes gens ont passé une année à l'école navale et ils subissent aujourd'hui un examen pour des places de cadets de marine. Dix autres fréquentent cette école à l'heure qu'il est. Avec les dix que l'on espère y faire entrer, il s'y en trouvera vingt vers le 1er janvier 1913. En attendant, nous avons dû débourser un million et un tiers de nos capitaux et $788,000 pour l'entretien. Vous avez dépensé l'argent, vous avez vu le résultat, alors, vous avez bien le droit de vous demander en quoi cela a contribué à la défense de l'empire et dans combien de temps il nous sera possible d'équiper convenablement vingt-six navires de guerre montés par des marins canadiens ayant les qualités voulues.

Ensuite est survenu un changement dans l'administration. Des hommes nouveaux ont pris le pouvoir, apportant avec eux des idées nouvelles sur ce qu'il convenait de faire pour la défense de ce pays et de l'empire. Quelle a été leur politique? Permettez-moi d'abord de vous dire ceci: on avait demandé au chef actuel du cabinet ce qu'il ferait s'il était au pouvoir et il avait déclaré qu'il suivrait une double politique.

D'abord il se renseignerait aussi exactement que possible sur la situation et les besoins, et pour cela il se rendrait à la source même. Il ne se bornerait pas à méditer dans le silence du cabinet sur les besoins du moment, s'inspirant en cela des préjugés politiques ou de son imagination; non, il irait demander des lumières à la source même, au siège de l'empire. Et si, après mûr examen, il demeurait convaincu de la nécessité d'accorder, à bref délai, une aide substantielle, il viendrait ici même demander au Parlement d'ouvrir un crédit dans ce but. De la part du chef du cabinet, il n'y a eu à cet égard ni tergiversation ni hésitation. En deuxième lieu, vient son attitude au sujet d'un système permanent de défense du Canada; c'est la deuxième partie du programme et je tiens à ce que les députés de la gauche saisissent bien cette double section, cette double expression; car, ils sont trop portés, dans la chaleur du débat, à mettre la dernière en oubli et à l'exalter aux dépens de la première; et cette deuxième partie du programme, il a déclaré qu'il en ferait une étude approfondie. Et à cette partie du programme se rattacherait par une étroite connexité une autre question dont personne ne saurait révoquer l'importance en doute et dont la solution, de l'aveu de tous, s'impose, et la voici: advenant que nous adoptions un système stable et permanent de coopération financière avec la mère patrie, pour les besoins de la marine militaire et la suprématie navale de la Grande-Bretagne il faut que le Canada ait voix au chapitre sur les questions se rattachant au côté financier de ce système ; cela s'entend relativement à la politique extérieure de l'empire. Le chef de l'opposition refuse-t-il de souscrire à cette deuxième condition? Il a souscrit ici même; je le prouverai à cette Chambre, documents en mains, au cours de mes observations. Le chef de l'opposition a esquiscé les grandes lignes d'une politique qui aboutirait, en partie, à une contribution de nature provisoire, et d'autre part à l'adoption d'un mode de coopération d'ordre stable, se prêtant mutuellement aide et coopération d'une façon très réelle, et cela parce que ce système serait le fruit de recherches, d'études consciencieuses et de la collaboration d'esprits pondérés.

L'ancien gouvernement tomba du pouvoir et le premier ministre actuel prit les rênes du pouvoir. Quand on lui demanda ici même ce qu'il se proposait de faire au sujet du système de défense navale, sa réponse fut parfaitement identique à celle qu'il avait donnée, lorsqu'il était chef de l'opposition: "Je me propose, dit-il, de me rendre en Grande-Bretagne et de m'assurer, autant que faire se peut, de la situation. Si je constate l'existence d'un besoin réel, je reviendrai ici demander à cette Chambre l'ouverture d'un crédit affecté à ce besoin. Je ferai une étude approfondie de la question. Je formulerai mon système permanent; mais avant de donner effet à cette mesure, je ne tolérerai pas qu'un seul homme puisse affirmer que cette Chambre a bien adopté ce système, il est vrai, mais que le pays n'y souscrit nullement. Je ne veux pas qu'un seul adversaire de notre empire puisse affirmer que nous avons bien, il est vrai, obtenu un crédit du Parlement mais que le pays n'a pas approuvé la chose.

M. FOSTER (Toronto-nord).

Cette mesure bien mûrie, ce système permanent, je le soumettrai donc au peuple, et si le corps électoral l'approuve, cette politique, elle deviendra, sans aucun doute, celle du pays." Voilà ce qu'avait déclaré le premier ministre. Or, a-t-il tenu parole? La réponse à cette question forme une des dernières pages de notre histoire nationale. Le premier ministre et quelques-uns de ses collègues se sont rendus en Angleterre. Ils y ont séjourné deux mois et ne sont pas demeurés inactifs. Ils virent le personnel et les lords de l'amirauté, le premier ministre et les membres du cabinet anglais, qui leur communiquèrent les secrets et leur exposèrent le système et la situation de l'empire. Non seulement ont-ils obtenu des statistiques, des chiffres, ainsi que les lumières des experts, mais ce qui est encore plus précieux, ils ont vécu dans le milieu et l'atmosphère où se meuvent des hommes qui ont consacré leur vie aux besoins de l'empire, à l'étude des conditions où se trouvait cet empire, celle de la situation des autres pays, ce qui est infiniment plus précieux que d'arides statistiques ou des tableaux de chiffres.

Après s'être ainsi éclairé aux sources mêmes, le premier ministre demeura convaincu de l'existence du danger, et qu'il y avait lieu d'accorder sans retard une aide substantielle. Il revint donc devant le Parlement et lui exposa toutes les preuves qu'il lui était possible de communiquer; et il fit part à cette Chambre de la conviction qu'il s'était formée, à titre de chef du cabinet. Il lui a été impossible de renseigner cette Chambre davantage, cela ne lui étant pas permis; mais qu'on ne s'imagine pas que les renseignements et la statistique figurant au mémoire des lords de l'amirauté, préparé pour publication, renferme la totalité, ou même la plus importante partie des renseignements obtenus. Or, monsieur l'Orateur, s'appuyant sur le mémoire du gouvernement britannique et sur les renseignements puisés à une source plus profonde et plus intime, le premier ministre, dit à cette Chambre et au pays: "Il existe un besoin et un besoin pressant. Je crois qu'il importe de donner l'aide la plus substantielle possible, en présence de ce besoin et je le déclare au pays, je connais le dépôt confié à ma garde. Ce dépôt confié à mes soins touche non seulement au bien-être du Canada, mais à celui de l'empire. Qu'on dise ou qu'on fasse ce qu'on voudra, les destinées du Canada sont irrévocablement liées à celles de l'empire. M'appuyant sur les renseignements que je vous ai donnés et sur des renseignements qu'on m'a confiés, mais que je ne saurais divulguer, pour m'acquitter de la mission sacrée de membre du Conseil privé et de chef du cabinet, je demande au Parlement de voter ce crédit." Voilà ce que dit le premier ministre. A-t-il tenu parole? A-t-il manqué de courage? S'est-il amusé à peser des vétilles dans la balance, à demander aux vents et à la première brise de l'orientation à prendre? Non, il a marché tout droit au but; ayant obtenu les informations voulues, il communique au Parlement et au pays le résultat de son enquête; et le pays, de concert avec le Parlement, acceptera sa version et approuvera sa mesure.

Bref, sans entrer dans plus de détails, voilà la politique formulée par le Gouvernement. Laissez-moi vous rappeler que, soit à dessein ou non, il a semblé exister une tendance à laquelle ont déjà cédé nombre d'individus: c'est de déclarer au pays que ce programme du Gouvernement ne renferme qu'un article unique, celui de la contribution; qu'on a mis au rancart le système de défense permanente et qu'il n'y aura pas de service naval canadien.

Voilà une interprétation absolument fausse de la politique du Gouvernement. Alors que cette Chambre est saisie de la mesure du Gouvernement, et qu'arrive-t-il? Les antiministériels, comme ils en ont parfaitement le droit, critiquent la mesure. Le Gouvernement n'en aurait pas saisi cette Chambre, s'il ne s'était pas attendu à pareille critique et s'il ne l'eût même provoquée.

Les députés ont non seulement le droit, mais encore le devoir de critiquer toute mesure dont le Parlement est saisi, de l'amender ou d'indiquer en quel sens elle est susceptible de modification, si cela se peut faire loyalement et légitimement. Mais, d'autre part, les ministériels ici et le public canadien ont également le droit de passer au crible de la critique les objections formulées contre cette mesure législative. Il est résulté de la discussion de cette mesure au moins un bon effet dont il faut se féliciter, s'il tend à se perpétuer, et qui suffit à établir la valeur de cette politique, quand bien même il n'en résulterait pas d'autre conséquence. Qu'est-ce? C'est qu'elle a forcé le chef de l'opposition et ses partisans à sortir de leurs fausses positions et à abandonner leurs opinions erronées. Elle a obligé le leader de la gauche et ses adversaires à renoncer à des attitudes auxquelles ils avaient obstinément adhéré depuis un demi-siècle. Citons-en quelques-unes. Cette mesure a eu pour effet de provoquer de la part du chef de l'opposition une déclaration en ce sens-ci:

Nous sommes sujets britanniques, et nous entendons le demeurer. Voilà qui règle la question.

Jadis, j'ai entendu exprimer d'autres sentiments; mais, Dieu merci, ce temps n'est plus. Ce n'était là sans doute que des caprices de jeunesse; de l'ivraie semée par des mécontents, quand ils sont dans l'opposition. Mais, dorénavant, tout est changé: il ne sera plus désormais question d'indépendance ou de jeunes nations alliées

à l'Angleterre; mais nous sommes sujets britanniques et nous entendons bien le demeurer. Voilà qui règle la question.

Cette mesure législative a provoqué une autre déclaration du très honorable député:

Alors que les armements augmentent, nous ne saurions demeurer oisifs et nous reposer sur notre propre sécurité.

Le leader de la gauche a dit une grande vérité en prononçant ces paroles fécondes en enseignements. De 1902 à 1912, dans ses paroles et ses actes, il ne s'est jamais inspiré de ce sentiment. L'autre jour, il nous a dit qu'il savait, depuis quatre ans, tout ce que nous savons aujourd'hui, en matière de faits et de statistiques. Au cours de la dernière période décennale, une marine militaire qui était alors quantité parfaitement négligeable est devenue la deuxième du monde en puissance; or, cette flotte, elle se trouve à douze heures de distance, par vapeur, des côtes de la Grande-Bretagne. Au cours de cette période, le leader de la gauche n'ignorait rien: l'accroissement des armements et des vastes usines militaires, lancements de dreadnoughts, perfectionnements scientifiques donnant une terrible puissance aux engins de guerre, il savait tout cela. Oui, il savait cela, il avait sous les yeux les faits, les chiffres; mais, monsieur l'Orateur, il n'a pas donné un mot d'avis, pas prononcé une parole; bref, il n'a rien fait. Je suis bien aise que la présentation de cette nouvelle mesure l'ait ramené au sentiment de la réalité à cet égard.

L'autre jour, ici même, en présence de son ancien ministre de la Milice et de la Défense, le leader de la gauche vouait aux gémonies la doctrine de Monroe et déclarait que nous ne saurions l'invoquer avec honneur et sécurité. Grâce au ciel, voilà encore un brouillard dissipé. Il s'écrie:

Toute séparation quelconque de la Grande-Bretagne serait une folie, un crime.

Qui l'aurait cru? Reportez-vous par la pensée aux marchés de Boston et de la Nouvelle-Angleterre, où dans un passé assez rapproché, vous auriez pu voir se profiler l'intéressante et pittoresque silhouette d'un homme alors moins âgé qu'aujourd'hui, et debout, sur la place du marché, déclarant qu'il fallait un changement, que l'indépendance était le but rêvé par le Canada et que son plus cher espoir c'était que l'heure venue, cette séparation se ferait sans choc, sans aucune des douleurs de l'enfantement, mais que le Canada se détacherait de la mère patrie comme le fruit mûr tombant du pommier. Disparue, envolée pour jamais toute cette hantise, cette obsession de cauchemars!

Maintenant, toute tendance séparatiste quelconque serait une folie, un crime. Je le félicite de cette parole.

En 1909, le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) refusa catégoriquement l'unité de flotte. En 1910, alors qu'il n'existait pas de proposition du gouvernement britannique ou de l'amirauté, mais que la question était laissée à l'initiative de cette Chambre, il refusa de nouveau, préférant ses quatre croiseurs et ses torpilleurs. Aujourd'hui il est partisan de deux unités de la flotte. Il est bien permis de se demander pourquoi deux unités. Mais la curiosité est bientôt satisfaite, quand on songe à la science et à l'habileté qui distinguent le très honorable député comme chef de parti. La flotte qu'il avait créée comprenait bien quatre croiseurs et six torpilleurs; or, le partage de ces navires entre les deux côtes formait un plat de si maigre apparence que ni les uns ni les autres ne l'auraient accueilli avec gratitude. Faisons deux escadres, se dit-il, et donnons leur à chacun un plein panier. Aussi suis-je bien aise de penser qu'au moins sous la pression exercée par la résolution, par le projet de loi à l'étude et par cette politique, le très honorable député se rallie en quelque sorte à nous, députés de la droite, et qu'il a engagé la foi de tous ses partisans de l'autre côté de la Chambre en faveur d'un système de défense dont la puissance ne se mesurera pas d'après le type de notre flotte composée de quatre croiseurs et de six torpilleurs, mais bien d'après un idéal plus élevé.

Mais, après avoir tenu compte au très honorable député de tous ces mérites, j'aborde une tâche moins agréable, la critique de certains arguments qu'il a formulés. J'en suis convaincu, il ne voit pas la critique d'un mauvais œil, s'acquittant bien lui-même de ce vote de critique impitoyable, et consent volontiers à ce qu'on lui rende coup pour coup.

Seulement, avant d'aborder l'étude de son objection, je tiens à lui demander à quoi visait cette petite digression de forme oratoire, et argumentation qu'il s'est permise, avant d'en venir à ses objections contre le bill. D'aucuns affirment dans la province de Québec, dit-il, que nous ne devons rien à l'Angleterre. Est-ce qu'en discutant les principes de ce bill, il a vraiment jugé utile d'amener pareille considération sur le tapis? Quelqu'un ici affirme-t-il pareille chose? Quelque député de la droite l'affirme-t-il? Importe-t-il de s'occuper de l'opinion d'un individu quelconque en dehors de l'enceinte de cette Chambre?

Une VOIX: Blague.

M. FOSTER: Sans doute. Le chef de l'opposition s'est avisé de rappeler la guerre civille des Etats-Unis, et au milieu de cette thèse si grave, il s'écrie: "Quelqu'un a prétendu que nous ne devons rien à l'Angleterre, parce qu'elle n'a pas voulu intervenir dans la guerre civile des Etats-Unis, en faveur du Sud. Puis il se lance dans quelques périodes oratoires, sur les raisons qui ont empêché cette intervention et s'y op-

posaient impérieusement. En quoi cela intéresse-t-il la question en discussion? Pourquoi a-t-il abordé ce sujet? La chose me paraît inexplicable. Quelqu'un encore aurait affirmé, dit-il, que nous ne devons rien à l'Angleterre, parce que les bévues de sa diplomatie ont été fatales à notre pays. Comme j'entends un peu dur d'une oreille, je me demandais si j'avais bien saisi le son de sa voix et le sens de ses paroles, mais un coup d'œil jeté sur le hansard m'a rassuré et convaincu que j'avais bien compris. Quelqu'un a dit que nous ne devons rien à l'Angleterre, à cause des bévues de sa diplomatie qui ont abouti à de fatales conséquences pour le Canada. Je me souviens de quelqu'un qui a prononcé ces paroles, et ce quelqu'un c'est le très honorable député lui-même. La lumière s'est sans doute faite dans son esprit, et aujourd'hui il voit les choses sous un angle différent.

M. MACDONALD: N'avez-vous pas souvenance d'un autre encore, votre ancien collègue, M. Monk?

M. FOSTER: Je me rappelle quelques autres noms: mais s'il fallait confier à cette Chambre tous mes souvenirs, le compte rendu des débats en gémirait sous le poids. Il faut bien que je me borne à cueillir les morceaux de choix.

Les thèses et les principes énoncés par la gauche ont trouvé nombre de champions; mais, après tout, les discours ont roulé à peu près dans la même ornière et je crois pouvoir répliquer au chef de l'opposition et à plusieurs autres orateurs de la gauche, et sans m'attarder à donner la réplique à chacun d'eux.

Mais, d'abord, une observation. Vous employez le mot urgence. Nous l'employons aussi, cette expression, où l'avons-nous puisée? Elle ne figure pas dans le corps de la résolution adoptée par cette Chambre. Le mot qui y figure n'est pas " urgence " mais " besoin "—b-e-s-o-i-n. Dès que le besoin s'en fait sentir, cette Chambre et le Canada ont le devoir de faire l'impossible pour assurer l'intégrité de l'empire et soutenir son honneur. Nous avons, bien à tort, rétréci les bornes de la question et le champ du débat en nous attachant au mot " urgence " et en argumentant là-dessus. Que faut-il entendre par urgence? L'urgence pourrait être l'éclair avant-coureur de la ruine et de la mort. Ce pourrait être le son du canon indiquant qu'une déclaration de guerre a eu lieu durant la nuit et que les canons de l'ennemi sont près de nos positions. Ce mot, toutefois, pourrait comporter un sens différent. Il peut signifier une sens différent. Il peut signifier une situation à laquelle ont donné naissance le groupement des grandes puissances mondiales, la promulgation de nouvelles lois touchant les armées et les flottes. Cette expression peut comporter nombre de sens.

Mais on coupe court à tout débat de ce genre, quand on s'en tient au mot figurant dans le corps de la résolution, le mot "besoin", et du moment que l'existence du besoin est prouvée, nous avons le droit et le devoir d'agir. Qui doit être le juge de l'existence de ce besoin? Ici se présente une question d'ordre pratique. Le leader de la gauche affirme qu'il n'existe ni besoin, ni urgence, ni danger actuel, ni perspective de danger. Voilà ce qu'il affirme. Le premier ministre déclare qu'il y a besoin; danger, appréhension de danger, et c'est afin que le Canada apporte sa quote-part de secours que je présente cette mesure. Qui a ici évidemment droit qu'on le croie, qu'on ajoute foi à sa parole? Siégeant à côté des membres du cabinet britannique, chargés qu'ils sont des destinées de ce grand empire; nous consultant de jour en jour avec eux sur les conditions secrètes et intimes qui règnent; fortifiés par eux dans un des plus forts mémoires qui aient jamais été présentés à une assemblée délibérante, et par surcroît, connaissant la conviction et le sentiment du devoir imposés à celui qui, pour le moment, est responsable du Gouvernement de ce pays, à titre de premier ministre, notre décision est bien arrêtée.

Un autre député qui n'a pas siégé avec ces ministres, qui n'a pas été dernièrement dans les secrets intimes, qui n'a pas pu connaître et qui n'a pas eu les moyens de connaître ce que sait mon honorable ami le premier ministre et qui déclare qu'il a connu chaque mot et chaque chiffre de ce document, il y a quatre ans, doit rectifier sa déclaration s'il tient compte que dans quatre ans beaucoup de choses sont arrivées, et une de celles-là est précisément la promulgation de la loi navale allemande de 1912 avec sa portée grave et son danger, son accroissement terrible d'une force considérable à une flotte déjà formidable. Je dis donc, à première vue, que la population du Canada suivra l'avis de mon très honorable ami le chef du Gouvernement, plutôt que l'affirmation de mon très honorable ami le chef de l'opposition.

Mon très honorable ami a dit encore que cette résolution était un produit hybride né de l'alliance du jingoïsme tory et du nationalisme. Ils ont vécu ensemble et voilà le résultat. Je suis embarrassé, c'est une énigme. Admettons que ce soit vrai, est-il bien important de savoir si le fruit savoureux qui a mûri sur l'arbre provient d'un sol ou d'un autre, est l'objet des soins d'un jardinier ou d'un autre ou des deux à la fois, pourvu que la pomme elle-même soit parfaite de qualité et de parfum? Mon très honorable ami ne ferait-il pas mieux de savourer la pomme que de chercher à analyser chimiquement ou autrement les sols dans lesquels elle a poussé? Mais il y a encore à résoudre une autre énigme. Il

dit que c'est le résultat d'une alliance impie entre les tories et les nationalistes. Je vais reprendre son discours et qu'a-t-il dit? Il dit qu'aussitôt que cette résolution fut présentée, la discussion éclata dans les rangs du parti conservateur; il se forma deux groupes, l'un voulant une contribution seulement et pas de marine, l'autre ne voulant ni contribution ni marine; s'il fallait absolument choisir, un groupe était en faveur d'une marine canadienne mais il repoussait avec horreur la contribution. Alors, s'écria-t-il, voilà le résultat de l'alliance impie entre les nationalistes et les conservateurs. Auquel de ses parents l'enfant ressemble-t-il? Voici une mesure qui dit contribution; le nationaliste voue à la damnation la contribution, il n'en veut pas entendre parler.

Comment donc le très honorable chef de l'opposition peut-il prétendre que le nationalisme a triomphé quand précisément la chose même que le nationaliste abhorre est incrustée dans le bill et que de la seule chose qu'il pourrait à la rigueur admettre—une marine canadienne—il n'y en a pas trace dans le bill? S'il en est ainsi, quels que puissent être les antécédents, les nationalistes n'ont pas triomphé. C'est certain.

Mon très honorable ami continue en disant que le document prouve qu'il n'y a pas urgence, et que l'Angleterre n'est pas en danger pour le moment ou pour l'avenir. Voici ses propres paroles:

Comme résultat des armements qui se font maintenant en Europe, l'Angleterre a été obligée d'accroître le degré de la sécurité sur laquelle elle compte pour sa propre défense, en réduisant ses forces navales dans les mers lointaines. Telle est la situation.

Je ne suis pas de l'avis de mon très honorable ami. Je me permets de lui dire que le document en dit plus long et que ce n'est pas là un exposé complet de ce que renferme le document. Passons à l'analyse du document. On a trouvé à redire, si ce n'est pas mon très honorable ami, c'est du moins quelque honorable député de l'opposition, à la première phrase du document.

Le premier ministre du Canada a demandé au gouvernement de Sa Majesté, par l'entremise de l'amirauté, de préparer un exposé des besoins présents et prochains de la défense navale de l'empire pour être présenté au Parlement du Canada, si les ministres canadiens le jugent à propos.

On a prétendu que ces lignes signifiaient que mon très honorable ami s'était rendu auprès du gouvernement anglais et lui avait demandé un document qui pût faire son affaire. Voilà ce qu'il a demandé et qu'aurait-il pu demander d'autre, s'il est honnête qu'aurait-il pu demander d'autre? Il a demandé un exposé des besoins présents et futurs de la défense navale de l'empire. Sans cela comment aurait-il pu prendre une décision? A qui aurait-il dû s'adresser?

M. FOSTER (Toronto-nord).

Il s'est rendu à la source unique et il a posé la question franche qu'il devait poser. Pourquoi ergoter là-dessus? Continuons:

Les lords commissaires de l'amirauté sont prêts à s'exécuter et à compléter sous une forme qui puisse être rendue publique.....

Cela implique la restriction qu'ils n'ont pas donné tous les renseignements qui étaient à leur disposition.

. . . les conversations et communications confidentielles qui ont été échangées ou ont eu lieu entre l'amirauté et les ministres du Parlement du Dominion, au cours de leur récente visite au Royaume-Uni.

Cela confirme ce que je disais il y a quelque temps. Le gouvernement anglais ne pouvait pas donner à cette Chambre ou a aucune autre Chambre les renseignements qu'il a donnés aux ministres canadiens. Tout ce qu'ils pouvaient faire c'était de compléter, en se renfermant dans les limites de la prudence et de la conduite des affaires de l'Etat, le renseignement qu'ils avaient donné et qui pouvait convenablement être rendu public. Or, que dit l'amirauté:

L'amirauté se rend parfaitement compte de quel important secours matériel, et encore plus moral, le Canada peut lui être dans ses efforts pour maintenir le supériorité de la marine anglaise sur les hautes mers.

Mon très honorable ami le chef de l'opposition prétend-il ou insinue-t-il le moins du monde que cela a été écrit sur commande? Je sais qu'il n'en est pas capable. Je sais qu'il comprend trop bien ce que signifie un gouvernement anglais pour penser que le chef ou les membres de ce gouvernement consentiraient, à la demande des possessions d'outre-mer, à préparer une liste de renseignements qui pourraient satisfaire leurs visées politiques.

Mais si mon très honorable ami n'a pas cette pensée, je ne suis pas aussi certain que ceux qui lui donnent leur appui soient aussi susceptibles à cet égard.

L'amirauté, dès lors, se borne entièrement à exposer la situation telle qu'elle est: ce sera au Gouvernement et au Parlement canadiens à tirer leurs propres conclusions.

N'est-ce pas parfaitement juste? C'est la manière digne et anglaise de faire les choses. Nous vous donnons les faits, nous ne faisons pas de plaidoyer d'avance, nous ne présentons pas d'arguments; voici les faits, c'est à vous de prendre la responsabilité d'agir ou non après avoir pris connaissance des faits. Le mémoire continue en ces termes:

Afin de se rendre compte si l'empire britannique est dans les conditions voulues pour maintenir cette supériorité maritime, qui est l'indispensable condition de sa sécurité, il y a lieu évidemment de faire de temps à autre le rapprochement de ces conditions avec celles que présentent les autres grandes puissances.

Et alors, sans dessein malveillant, il faut parler des autres puissances et des autres groupements de puissances.

A ce point de vue les progrès de la flotte allemande, depuis quinze ans, forment le caractère le plus saillant de la situation navale à l'heure actuelle.

Il n'y a pas eu de provocation—dit le gouvernement anglais dans ce mémoire—adressée à l'Allemagne pour qu'elle augmente sa flotte. D'autre part il y a eu pendant des années un effort continue pour retarder de nouvelles constructions et sans avoir passé de convention, l'Angleterre a retardé ses constructions pendant quatre années consécutives. La réciproque ne se produisit pas, au contraire, le gouvernement allemand accéléra la construction. C'est une chose importante à retenir. Ecoutez ce que dit l'amirauté anglaise de la puissance qui a été développée en Allemagne par sa nouvelle loi navale adoptée, non pas il y a quatre ans, mais cette année.

4. Au printemps de la présente année, la cinquième loi de marine de l'Allemagne fut votée par le Reichstag. Ce qu'il y a surtout de remarquable dans cette loi ce n'est pas tant l'augmentation de l'effectif des grands navires, tout important que ce soit, mais plutôt le parti plus grand qu'on est à même de tirer des navires de toute catégorie qui seront prêts à marcher de l'avant en toute saison de l'année.

Une troisième escadre de 8 cuirassés d'escadre sera créée et maintenue en armement complet comme partie de la flotte en service actif. Tandis que, sous l'empire de la loi antérieure, la flotte de service actif comprenait 17 cuirassés d'escadre, 4 croiseurs cuirassés ou de combat, et 12 petits croiseurs, elle se composera, dans un avenir rapproché, de 25 cuirassés d'escadre, de 8 croiseurs cuirassés ou de combat et de 18 petits croiseurs, et tandis que au moment actuel, par suite du système de recrutement établi en Allemagne, la flotte allemande est moins complètement mobilisable en hiver qu'en été, elle sera, sous l'effet de cette loi, non seulement augmentée dans son effectif, mais rendue beaucoup plus facilement utilisable. Quatre-vingt-dix-neuf torpilleurs, au lieu de 66, seront maintenus en armement complet, sur un total de 144; 72 nouveaux sous-marins seront construits aux termes de la nouvelle loi, et sur ce nombre, on se propose apparemment d'en maintenir 54 avec équipage au complet. A un point de vue général, l'effet de la loi sera d'assurer le maintien de près des quatre cinquièmes de toute la flotte allemande en armement complet, c'est-à-dire prête en tout temps à se mettre en marche au premier avis.

Est-ce que ce n'est pas là une indication de danger? Les sous-marins—demandez-le au premier passant dans la rue—sont-ils construits pour faire sur mer de longues traversées vers des pays lointains? Le nouvel armement de torpilleurs est-il destiné à traverser les mers et à protéger le commerce allemand ou les colonies allemandes? Lisez toute la liste, depuis les dreadnoughts jusqu'à la fin et comment ne serez-vous pas d'avis, sans qu'il y ait d'intentions correspondantes de la part de l'Angleterre, que dans l'espace d'un clin d'œil les quatre cinquièmes du développement entier des forces navales allemandes seront en état de porter leurs coups au premier son de la cloche. Pourtant mon très honorable ami ne redoute aucun danger, il n'éprouve aucune crainte, il n'aperçoit pas d'urgence et il ne sent nul besoin d'agir. Dans une marine, l'effectif des marins est une force qui compte pour quelque chose et dans la marine allemande l'effectif au complet est de 66,000 et sera porté à 101,500 quand la nouvelle loi sera appliquée. Plus tard, en 1920, en vertu de la loi actuelle et des lois précédentes, la flotte allemande—ici je donne un aperçu indiscutable—ne sera en rien inférieure à ce qui est la flotte anglaise dans le moment actuel

M. BELAND: Très bien! très bien!

M. FOSTER: Mon honorable ami dit très bien, très bien, parce que je ne peux pas déclarer que la flotte allemande serait supérieure à la flotte anglaise de ce temps-là.

M. BELAND: Non; je suis de l'avis de mon honorable ami quand il dit que la flotte allemande de 1920 pourra être égale à la flotte anglaise d'aujourd'hui, mais il y a encore huit ans d'ici là et la flotte anglaise fera quelque chose pendant ce temps.

M. FOSTER: C'est un fait significatif qu'en 1920, la flotte allemande sera l'égale de la flotte anglaise d'aujourd'hui.

Prenons autre chose. Mon très honorable ami sait comme tout le monde dans quel état d'infériorité se trouve un vieux chemin de fer qui a du matériel de toutes les époques, pour soutenir la concurrence avec un nouveau chemin de fer qui vient d'être construit et qui possède un matériel neuf avec les derniers perfectionnements.

La même chose se produit avec une flotte. Aujourd'hui, une partie de la supériorité de l'Angleterre dans les questions navales est due au grand nombre de dreadnoughts du dernier modèle qu'elle possède et qui n'ont pas encore dépassé l'âge de rendre des services effectifs, mais en 1920, un grand nombre de ces navires seront devenus vieux et inutilisables. L'Angleterre a beaucoup à faire d'ici à 1920, pour les remplacer par des navires qui seront au niveau de la puissance et de l'efficacité qui sont nécessaires.

Je ne crois pas que j'aie besoin de citer plus longuement ce mémoire, sauf pour dire quoi : L'Angleterre posssède aujourd'hui 18 cuirassés d'escadre et grands croiseurs du type dreadnought contre 19 de ce type possédés par les autres puissances de l'Europe; en 1913, elle en aura 24 contre 21, en 1914, 31 contre 33, et dans l'année 1915, 35 contre 51. Cela introduit un autre

élément dans la discussion. Les grandes puissances européennes construisent également contre l'Allemagne, et par suite des changements qui surviennent dans la politique, qui sait aujourd'hui, en tenant compte des influences périodiques et des combinaisons de la diplomatie, si l'ami qui est à son côté aujourd'hui ne fera pas partie demain d'une autre combinaison; qui peut dire aujourd'hui quelles combinaisons nous réserve l'avenir dans cinq, six ou sept ans. Aujourd'hui, l'homme qui se tient à la proue du navire de l'Etat dans ce grand et puissant empire, et qui plonge son regard pour pénétrer au loin avec toute la clarté dont il dispose, dans le sombre océan lointain, ne se sent jamais en sûreté s'il réfléchit qu'en un jour une combinaison pourrait se faire qui anéantirait sa supériorité et l'obligerait à mettre son dos contre le mur, pour ainsi dire, dans le dernier grand combat pour la suprématie de l'empire. Quiconque se rend compte de la position dans laquelle se trouve un tel homme, quiconque apprécie l'empire et n'est pas absolument égoïste, doit dire: ne laissons pas amoindrir cette force, soutenons-la, car c'est de notre propre existence qu'il s'agit.

Et, monsieur l'Orateur, si à un moment d'infortune, nous rencontrons une combinaison plus forte armée contre nous, tout cet édifice puissant qui a été construit en mille ans, avec du sang et de la chair, des cerveaux et des âmes pourrait voler en éclats et n'être plus que des débris dont feraient leur proie les pilleurs du monde qui suivent ses traces.

On dit encore—et ici je comprends mon respectable ami de Renfrew-sud (M. Graham) et mon brave ami de Reed-Deer (M. Clark), ainsi que mon très honorable ami le chef de l'opposition—et ils ne s'y opposeront pas, ils aiment sa compagnie et il aime la leur. Tous les trois ont enfourché la même monture: "C'est une contribution en argent, sans qu'il soit offert d'homme, de sang ou de cerveaux. L'Angleterre n'a pas besoin d'argent, mais elle veut les cœurs, les intelligences et les énergies de ses sujets dans le monde entier." Quel noble sentiment! Ils disent que nous donnons trois dreadnoughts payés par le Canada, mais qui seront équippés, entretenus et manœuvrés par l'Angleterre. " Ecossais et descendants d'Ecossais," demandent-ils, " vous laisserez-vous dire que vous ne combattez pas pour l'empire? Français et descendants de Français au Canada permettez-vous qu'il soit dit que vous ne vous sacrifiez pas pour une cause à laquelle vous donnez votre argent. Irlandais et descendants d'Irlandais—Hollandais et descendants de Hollandais—nous nous adressons à vous et vous demandons de vous dresser dans toute votre puissance et de renverser ce gouvernement

M. FOSTER (Toronto-nord).

inique qui donne à entendre qu'il est prêt à en engager d'autres pour faire votre œuvre. Oh! vous, jingoes tories!" Et voilà ce qu'ils crient du haut des toits.

Mais je demanderai à mon très honorable ami, supposez qu'il existe aujourd'hui d'après votre propre aveu un cas d'urgence, que feriez-vous? Le très honorable chef de l'opposition l'a dit: il enverrait $140,000,000 au trésor anglais. Pas de sang, pas d'or, pas de cerveaux. Oh! vous, jingoes libéraux!

Nous pensons qu'un besoin se fait sentir, nous pensons que ce besoin ne peut pas être satisfait rapidement et efficacement sans une contribution. Mais du moins nous offrons notre contribution sous la forme d'unités de combat qui représentent le Canada et qui seront les plus magnifiques dans la flotte de l'empire. C'est un progrès sur l'offre des dollars sans les navires. Oh! vous, jingoes libéraux! Pendant dix années de pouvoir, avec d'énormes revenus, vous êtes restés à vos sièges et vous avez dormis dans vos lits sans envoyer ni argent ni hommes. Oh! vous, jingoes libéraux! En 1899 vous avez permis---après beaucoup de persuasions---vous avez laissé des dreadnoughts canadiens, comme dit mon honorable ami d'Edmonton, partir pour le Sud-Africain. Leur avez-vous fourni des vivres? Leur avez-vous fourni des munitions?

Vous avez envoyé nos volontaires, nos dreadnoughts canadiens inestimables dans les veldts du Sud-Africain sans ration pour garnir leur estomac, sans munitions pour remplir leur cartouchière. Et s'ils avaient rencontré les Boers, ils auraient été, comme le dit élégamment mon honorable ami de Renfrew-sud, rasés par l'ennemi, si le contribuable anglais n'avait pas rempli leur estomac et leur sac de munitions et payé leur solde. Oh! vous, jingoes libéraux!

Aujourd'hui vous proposez deux escadres dans les eaux canadiennes.

Malgré ce qui se passe dans les eaux européennes, vous ne pourriez pas en six ans, avec votre politique, faire quoi que ce soit pour la flotte qui serait engagée dans la lutte suprême pour le salut de l'empire. Oh! vous, jingoes libéraux!

Débarassons cette question de toute passion politique et étudions-la. Depuis combien de temps le Sud-Africain envoie-t-il à l'Angleterre une contribution en argent? Avez-vous jamais entendu dire que les citoyens de cette colonie étaient des lâches aimant mieux envoyer leur argent qu'exposer leurs précieuses personnes? Depuis vingt ans, l'Australie envoie £100,000 et £200,000 et ces contributions à l'empire dépassent maintenant £2,200,000. Cependant personne n'a jamais accusé l'Australien de lâcheté, parce qu'il désirerait sauver sa peau. La Nouvelle-Zélande a donné son dreadnought sur lequel elle n'a mis ni une ration ni un matelot; cependant, depuis le commencement de ce débat sur cette ques-

tion de la défense de l'empire, personne n'a osé mettre en doute le courage des habitants de cette colonie.

De même quand on lira que le Canada a décidé de contribuer une somme de $35,000,000 pour la défense de l'empire, personne ne dira que les Canadiens préfèrent verser leur argent que leur sang. Cet argument ne prouve qu'une chose, c'est que ceux qui l'emploient ont une fausse conception de l'empire. Ils prétendent que c'est à l'Angleterre que nous donnons notre argent et que c'est Downing-Street qui le dépensera. C'est absolument faux. L'emploi de cet argent sera confié à l'organisation la plus parfaite qui existe dans l'empire, et l'empire ne fait qu'une seule et même famille.

Supposons qu'il y ait dans une famille six garçons adultes, âgés de dix-huit à trente ans, et que deux s'engagent dans l'armée pendant que les quatre autres restent à la maison. Dira-t-on de ces derniers qu'ils se tiennent à l'écart et ne font rien pour la patrie? L'un peut fournir le fusil, l'autre l'accoutrement, un autre, la mère, peut-être, donnera une bible à ses enfants, un autre offrira des prières, ses espérances, ses bons souhaits pour les absents, toute la famille ne fait qu'une pour se sacrifier pour la patrie.

Un autre reproche de l'opposition, c'est que la politique du Gouvernement se résume uniquement à une contribution et que nous avons renoncé à l'idée d'une marine canadienne, que nous ne disons pas la vérité quand nous affirmons que la proposition actuelle n'est qu'une politique provisoire. Elle a affirmé que c'était une politique permanente et que la même proposition se répéterait indéfiniment. Quand l'honorable premier ministre était chef de l'opposition il disait avant les élections que la même proposition se répéterait indéfiniment. Quand l'honorable premier ministre était chef de l'opposition il disait avant les élections que

Sa politique se divisait en deux parties, et il a expliqué en quoi elles consistaient.

Plus tard, quand il a exposé le projet actuel, il s'est exprimé ainsi:

Ma politique se divise en deux partie et j'ai expliqué en quoi elles consistaient. Le présent bill constitue la première partie et l'autre sera soumise au peuple après avoir été bien mûrie et étudiée.

Après avoir entendu ces déclarations catégoriques, comment peut-on affirmer que la politique du Gouvernement n'est rien autre chose qu'une contribution. L'honorable chef de l'opposition maintient-il cette prétention? S'il n'y a pas renoncé, je devrai m'attarder davantage à réfuter cette erreur.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai certainement prétendu que le Gouvernement actuel a renoncé à l'idée d'une marine canadienne et que la loi de la marine doit être abrogée dès cette session.

M. FOSTER: Mon honorable ami est peut-être mieux renseigné que je ne le suis moi-même. Cependant, je ne me suis pas aperçu de sa présence aux séances du conseil auxquelles j'assiste quelquefois.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable ministre pourrait me dire si j'ai tort ou raison.

M. FOSTER: Mon honorable ami est absolument dans l'erreur quand il prétend que cette contribution, faite dans un moment de pressant besoin, comprend toute la politique navale du Gouvernement.

Plusieurs DEPUTES: Très bien! très bien!

M. FOSTER: Les applaudissements des honorables députés de la gauche portent à croire qu'ils acceptent ma parole.

M. MACDONALD: Dites-nous tout ce qui en est.

M. GRAHAM: L'honorable ministre est-il en faveur d'une politique permanente qui aurait pour effet l'établissement d'une marine canadienne?

M. FOSTER: L'honorable chef de l'opposition ou l'honorable député de Renfrew-sud s'attendent-ils à ce que, en ma qualité de membre du Gouvernement, j'explique en quoi consistera la politique permanente du Gouvernement, au moment où ce dernier dépose une proposition provisoire?

C'est l'habitude des honorables membres de la gauche de chercher à embrouiller les questions à l'étude, et mon honorable ami est passé maître dans cette science; mais il n'en retirera aucun avantage. Si l'opposition veut patienter quelque temps, elle apprendra bientôt qu'il y aura une politique permanente et, plus tard, elle saura aussi en quoi elle doit consister.

M. MACDONALD: Dites-nous en quoi elle ne consistera pas.

M. FOSTER: L'honorable chef de l'opposition prétend que nous n'aurons pas de politique permanente et, cependant, il dit que le Gouvernement ouvrira des négociations avec le parlement impérial, en vue d'avoir voix au chapitre, dans la direction des relations extérieures de l'empire, et que cette admission dans les conseils de l'empire fera partie de la politique permanente du Canada.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai compris que les négociations qui doivent avoir lieu, en vue de permettre au Canada d'avoir voix consultative dans les questions de paix et de guerre, devront précéder l'adoption d'une politique permanente.

M. FOSTER: Je poserai la question autrement. L'honorable chef de l'opposition prétend que, parce que certains détails doi-

vent être réglés avant l'adoption d'une politique permanente et parce que le règlement de ces détails présente quelques difficultés, l'adoption de cette politique permanente se trouve retardée indéfiniment.

Je puis répondre que cela n'est pas, mais qu'en attendant, nous faisons tout ce qu'il est possible de faire pour rendre la marine impérial puissante; nous faisons plus que les honorables députés de la gauche auraient pu faire avec leur politique pendant six, huit, ou dix ans ou plus. Nous faisons plus que cela; nous effaçons une tache qui ternissait le bon nom du Canada. Ce ne sont pas là de simples paroles en l'air. J'ai siégé aux côtés de représentants du Sud-Africain, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et de toutes les parties de l'empire et l'on m'a demandé comment il se faisait, lorsque de petites colonies comparativement pauvres versaient une contribution à la marine impériale, qu'un pays riche et prospère comme le Canada ne faisait pas quelque chose, ne serait-ce que pour prendre rang avec les possessions sœurs et fournir son encouragement. L'inertie du Canada a paralysé les efforts et les bonnes intentions des meilleurs amis de l'empire, dans toutes les parties du monde.

Depuis un certain nombre d'années il ne s'est rien produit qui ait plus contribué à raffermir les cœurs et réveiller les espérances que cette nouvelle que le Canada avait enfin décidé de faire quelque chose. J'irai plus loin et je dirai que cette nouvelle, télégraphiée dans le monde entier, a été lue avec intérêt dans les chancelleries des nations les plus puissantes.

Aujourd'hui, on peut voir la Nouvelle-Zélande, l'Australie, la Confédération sud-africaine, le Canada et la Malasie affirmer leur solidarité avec l'empire. Que dira le chancelier en lisant cette nouvelle? Il dira: Voici une nouvelle orientation politique. Nous construisons des flottes, nous convertissons le sang et le cerveau de nos concitoyens en machines de guerre. Dans quel but? Pour lutter avec un pays qui n'a aucune visée sur nous, dans l'espérance que nous pourrons la surprendre et lui enlever la suprématie des mers. Nous avons autant d'hommes, sinon plus que lui. Mais voilà maintenant que le Sud-Africain avec ses 2,000,000, la Nouvelle-Zélande avec son 1,000,000, l'Australie avec ses 5,000,000, le Canada avec ses 8,000,000 viennent se ranger autour de la mère patrie, et le temps n'est pas éloigné où cette population de 15,000,000 s'élevera à 50,000,000 et même à 100,000,000. Cette énorme population sera répartie sur les quatre coins du globe, tous de la puissance britannique à chaque coin, pour surveiller et défendre les intérêts de l'empire et offrir une ligne de combat forte, unie et efficace pour repousser les agressions.

M. FOSTER (Toronto-nord).

Osera-t-on dire que cela ne contribuera pas à éloigner la querre et assurer la paix. Et ce résultat eût été plus marqué si l'honorable chef de l'opposition s'était rallié à la proposition du Gouvernement pour, ensuite, en luttant comme il sait le faire, apporter son concours à l'établissement d'un service naval.

M. GERMAN: L'honorable ministre ne disait-il pas en 1909:

Lorsque nous accordons notre concours financier, en versant une somme dont le contrôle nous échappe, alors nous ne sommes plus comptables de ces deniers, et ce qui nous manque, c'est ce vif intérêt porté à la création, au développement d'une force navale, pour la défense future de notre pays.

M. FOSTER: Je suis bien aise que l'honorable député ait fait cette citation; je voudrais qu'il cite tout mon discours. S'il le lisait en entier, il verrait que dans cette circonstance j'ai fait tout en mon pouvoir pour traiter la question en dehors de tout esprit de parti. J'ai signalé toutes les objections que l'on pouvait prévoir. J'ai donné aux objections des adversaires du projet toute l'attention qu'elles méritaient. J'approuvais quelques-unes de ces objections et je désapprouvais les autres, et dans toute cette partie préliminaire de mon discours, jusqu'à la fin de la page suivante, je me bornais à la discussion d'une question unique, celle d'une politique permanente, pour la défense du pays. J'ai déclaré alors, comme je déclare aujourd'hui, que je n'étais pas en faveur d'une politique permanente comportant une contribution annuelle. Je l'ai déclaré formellement et j'ai donné les raisons que j'avais de penser ainsi.

Mais vers la fin de ce discours, j'ai traité l'autre partie de la question. J'ai dit que certains événements récents nous avaient mis en présence d'une autre phase du problème que celui de défendre nos propres côtes, c'est-à-dire une menace et un danger pour la sécurité de l'empire. L'honorable chef de l'opposition se rappelle fort bien que je disais alors que s'il demandait à la Chambre de voter des millions pour aider l'Angleterre à parer à ce danger, il aurait le concours de tout le parti conservateur.

Il me reste maintenant à confronter les arguments de l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) et de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), avec ceux de l'honorable chef de l'opposition.

Tous déclarent que le principe de la contribution est basé sur la lâcheté.

M. CLARK (Red-Deer): Je dois protester contre cette assertion. Je n'ai jamais moi-même prononcé ce mot et je ne l'ai jamais entendu prononcer de ce côté-ci de la Chambre.

M. FOSTER: Le mot n'a pas été employé, mais nos adversaires disent que le système de contribution n'est pas celui que nous devrions adopter, parce que, s'il comporte un don de deniers, il ne fournit pas ce qu'il faut avant tout, les hommes, le cerveau, le sang, d'où il suivrait qu'on pourrait dire que nous retenons les services d'étrangers pour accomplir un devoir que notre manque de bravoure nous empêche de remplir.

Mon honorable ami de Renfrew-sud a certainement imputé de la lâcheté dans cette question. Me sera-t-il permis d'ajouter que j'ai éprouvé un embarras sérieux à scruter son discours, ne sachant quand il badinait ou qu'il était sérieux.

M. GRAHAM: C'est probablement ce que fait aujourd'hui l'honorable ministre.

M. FOSTER: Quelques-unes de ses paroles les plus accentuées en faveur de son argumentation étaient soulignées d'un regard à ce point impertinent que j'en suis venu à la conclusion qu'il n'était pas nécessaire de les disséquer au point de vue d'une argumentation sérieuse. L'une des raisons qu'il a invoquées à l'appui de son argumentation consistait à dire que, si nous adoptions le projet qui nous était soumis, nous modifierions du tout au tout les relations qui ont existé au point de vue de la Constitution, entre la mère patrie et le Canada, depuis plus de 70 ans.

M. GRAHAM: Très bien! très bien!

M. FOSTER: Il dit que Downing-Street dépensera notre argent et que l'amirauté achètera nos navires. Il s'écrie: Vous dites au jeune Canada de se tenir à l'écart; de ne pas construire de navires de guerre et de ne les équiper ni diriger; il vaut mieux que l'amirauté utilise ces deniers en la façon qu'il lui plaira d'arrêter. Il estime que tout cela est contraire aux principes du gouvernement responsable. Etait-il réellement sincère quand il faisait cette affirmation?

M. GRAHAM: Certainement.

M. FOSTER: Craignait-il véritablement que si la Chambre adoptait ce projet de loi et que si l'on dépensait l'argent en la façon prévue, cela mettrait en danger l'existence du gouvernement responsable et les relations entretenues, au point de vue de la constitution, depuis cinquante et même soixante-dix ans? Je conseille à mon excellent ami de ne pas répondre sans réflexion, parce que de sa réponse peut dépendre l'opinion qu'on doit se former de lui. Eprouvait-il réellement cette crainte, ou tout cela n'était-il qu'un leurre en vue des concessions? Dans la négative, que dire du projet de son très honorable chef qui consiste à dépenser plus de $140,000,000 par l'intermédiaire de Downing-Street?

Examinons cette proposition. Si le don de $35,000,000 était de nature à interrompre les relations constitutionnelles de soixante-dix ans d'existence, quatre fois plus il leur serait contraire. Mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) a dit, en effet, que cette politique sape dans sa base fondamentale le Gouvernement autonome; qu'elle enlève à ce Parlement le droit de dépenser l'argent du pays comme bon il lui semble, enlève la direction de ses dépenses. Comment! clame-t-il, on a abattu la tête d'un roi parce qu'il dépensait l'argent de l'Etat sans en avoir obtenu la permission du Parlement; treize colonies se sont séparées de l'empire pour le même motif.

Mon honorable ami aussi ne dit pas qu'il n'a pas employé ces expressions. Non, mais il affirme que ce sera l'amirauté qui dépensera le montant de cette contribution. Il ajoute que c'est jouer une partie dangereuse que de confier à Downing-Street ou à la Grande-Bretagne le soin de faire exécuter les travaux publics du Canada et ceux relatifs à la défense de notre territoire. Me permettra-t-on de faire observer, à ce propos, que depuis plus de cent ans et plus Downing-Street et l'amirauté ont surveillé et fait exécuter les travaux de défense en ce pays et cela, à leurs propres frais? Je me demande s'il a jamais étudié ce projet de loi. Mon très honorable chef lui a demandé s'il avait lu ce bill.

On lui a fait observer qu'il lui serait difficile de trouver dans ce projet de loi, tel qu'il se lit, un seul détail sur lequel il pût baser son argumentation. Il s'est échappé en disant: Eh bien, je ne crois pas que cela ait beaucoup de rapport avec le point en discussion. J'estime, au contraire, que ce dernier a bien son importance. Voyons si j'ai raison de parler ainsi. D'après le projet de loi qu'on demande à la Chambre d'adopter, cette autorisation relève d'une loi canadienne, adoptée par le Parlement canadien. Après avoir suivi toutes les phases de la procédure parlementaire, le crédit nécessaire est voté par le Parlement et devient loi. L'argent ainsi voté est dépensé par le gouverneur en conseil et suivant l'ordre du Parlement canadien. La construction de ces navires de guerre et la fin pour laquelle ils sont requis sont déterminées par le Parlement canadien. Les navires seront mis à la disposition de l'amirauté suivant l'ordre du Parlement canadien; d'après un statut adopté par ce dernier, ces navires serviront à la défense commune de l'empire. Il appartient au Gouvernement du Canada d'arrêter, de concert avec celui de la Grande-Bretagne, les termes et les conditions de leur service. En quoi tout cela affecte-t-il la nature des relations constitutionnelles? Comment cette attitude sape-t-elle l'un des principes fondamentaux du gouvernement responsable? Cependant, mon honorable ami de Red-Deer dit: Vous

donnez l'argent du pays à la Grande-Bretagne qui le dépensera chez elle au grand avantage d'entrepreneurs qui réaliseront de ce chef un bénéfice de $3,500,000. Je n'ajoute pas grande valeur à cet argument dont mon honorable ami ne se serait pas servi s'il s'était donné le mal d'y réfléchir un peu. Partout où l'on construit des navires, ceux qui entreprennent l'exécution de ces ouvrages retirent des bénéfices. S'il en était autrement, on ne pourrait trouver un seul navire de par toutes les mers du monde. Je crois, cependant, avoir saisi le jeu qu'entend faire mon honorable ami. N'est-il pas partisan du libre-échange?

M. CLARK (Red-Deer): Mon honorable ami me permettra-t-il de faire observer que les paroles qu'il m'a attribuées sont précisément semblables à celles qu'on se répète en Angleterre à propos de ce projet?

M. FOSTER: Dans ce cas, l'honorable député n'ajoute pas la moindre foi à toutes ses assertions. J'ai le droit, cependant, de terminer mon argumentation et voici l'alternative où je place l'honorable député: N'est-il pas partisan du libre-échange, disciple de Cobden et le principe même du libre-échange ne consiste-t-il pas à acheter sur le marché où tout s'achète au meilleur marché et de vendre sur celui qui offre les prix les plus avantageux?

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami est partisan de la protection.

M. FOSTER: L'honorable député (M. Clark (Red-Deer) nie aux Canadiens le droit de dépenser leur argent en Angleterre. Il sait que si nous en agissons ainsi, nous aurons une marine de guerre efficace qui nous aura coûté $12,000,000 de moins que si nous ne l'avions construite au Canada. L'honorable député prône-t-il la protection? Mais il s'agit de l'espèce de protection la plus coûteuse, la gratification. Oh! mânes de Cobden! Mon ami libre-échangiste ici même, en ce vingtième siècle, réclame: Oh! payez vingt millions de plus pour donner le travail aux citoyens de notre pays; accordez-leur une gratification, il sera assez partisan de la protection pour cela. Pourtant, je tiens à le dire en toute sincérité à ce propos; il y a certaines choses que nous pouvons faire pour promouvoir l'essor de notre politique, de notre industrie, mais lorsqu'il s'agit de l'existence d'un empire et qu'il importe d'organiser la défense de ce dernier, à un moment critique, c'est presque un crime de détourner un seul sou de l'argent consacré ostensiblement à cette fin sacrée, pour en faire bénéficier certaines industries et certains intéressés et par là diminuer l'aide effective. Monsieur l'Orateur, si cela est vrai en théorie générale, plus encore cela doit-il se produire quand il s'agit d'une urgence de cette nature. Le moindre sou qu'on dépensera répondra à une nécessité pressante qui pourra occasionner un désastre, si on y remédie immédiatement.

Je me demande s'il est besoin de faire allusion aux deux autres assertions de l'honorable représentant de Red-Deer. Cependant, j'en ferai mention. Il dit que cette contribution est inutile au point de vue des finances. La Grande-Bretagne, dit-il, est un pays riche. Elle a $2,000,000,000 placés au Canada et nous lui envoyons annuellement $80,000,000 qui représentent l'intérêt accru sur ce montant. Ne lui envoyons-nous donc pas, dit-il, assez d'argent ainsi? Pourquoi lui adresser $35,000,000 de plus? Elle est riche et nous lui envoyons son propre argent. Avant ce jour, j'ignorais que lorsqu'un homme acquittait les intérêts d'une hypothèque, le prêteur se trouvait spécialement son obligé et qu'en conséquence, il devait protéger l'emprunteur, construire et entretenir des navires de guerre pour le protéger. M'est avis que cet homme-là ne devrait compter que sur sa propre énergie et son propre travail.

Je tiens également à faire connaître ce que je pense de cet argument: la Grande-Bretagne est un pays riche et elle n'a pas besoin de votre argent, s'il faut en croire mon honorable ami. Mais qui entretient, à des frais considérables, la marine de guerre et l'armée de l'empire qui assurent la paix dans les limites de ce dernier, même jusqu'à Red-Deer? C'est le contribuable anglais, qu'il soit riche ou qu'il soit pauvre. L'argent nécessaire ne provient pas des banques ni des riches exclusivement. Non, tout cela est imputable sur le revenu aux droits imposés du contribuable et sur certains articles de consommation journalière et aux impôts réclamés par l'accise. En vérité, les revenus de quelques-uns des hommes les plus riches de la Grande-Bretagne sont moins élevés que ne le sont ceux d'un grand nombre de personnes qui jouissent aujourd'hui d'une certaine aisance. Quoiqu'il en soit, c'est toujours et quand même le contribuable anglais qui acquitte l'impôt; et j'invite mon honorable ami (M. Clark de Red-Deer) à visiter la Grande-Bretagne et à parcourir les centres les plus populeux, les cités et les campagnes de la mère patrie; il reviendra persuadé que le Canada doit supporter une partie raisonnable du fardeau de la défense de l'empire qui pèse si lourdement sur le contribuable anglais.

Mais l'honorable député estime que tout cela dénote un état d'infériorité au point de vue des finances. Je ne puis accepter cette situation, dit-il, et mon exemple sera suivi et par mes électeurs, et par tout le pays aussi bien. Il dit: Vous me marquez d'une étiquette et vous me ravalez au point de vue des finances. Vous dites que je ne vaux que $4.50 alors que le contribuable anglais est coté à $5.00 au point de vue de l'impôt. Ses taxes représentent $5.00 en Grande-Bretagne, les miennes ne s'élèvent

qu'à $4.50 et seulement que par accident. Cependant, je vaux autant que lui, proclame l'honorable député, c'est une marque d'infériorité et je ne souffrirai pas cela plus longtemps. Mon honorable ami s'est trouvé en une position pire durant quelque temps. Durant la partie de sa vie écoulée au Canada où il a accompli de grandes choses et rendu de grands services au Parlement et en dehors—je lui rends volontiers ce témoignage qu'il n'a pas été ainsi taxé d'infériorité. Le frère qu'il a laissé en Grande-Bretagne vaut $5.00 pour le maintien de la flotte; l'habitant de Red-Deer, rien. Pourtant, il dit que cela dénote un degré d'infériorité, au point de vue moral, de ne pas marquer cet argent d'une seule goutte de sang. Je refuse, dit-il; je dois marquer cet argent de mon sang, car, s'il en était autrement, je porterais le stigmate de l'infériorité morale.

Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire d'insister sur cet argument. Bien qu'il s'en trouve d'autres que je pourrais mentionner, je ne poursuivrai pas plus loin cette ligne de discussion. Je veux en arriver à quelque chose de plus important, à mon avis. Je tiens à savoir si moi, en ma qualité de citoyen du Canada et de cet empire, je comprends parfaitement l'importance de la situation et si j'agis en pleine connaissance des grands intérêts qui sont en jeu à l'heure qu'il est. Je ne puis obtenir ce résultat à moins que je ne pense sérieusement à la question et que je ne l'étudie sous toutes ses faces.

Quelle est la situation? La Grande-Bretagne n'est pas une nation agressive, cela je l'affirme sans crainte d'être contredit. Ses otages sont tels qu'elle n'ose pas attaquer la première: ses possesions sont telles qu'elle ne se sent ni le goût ni le désir de déclarer la guerre. Pour elle, le problème le plus important, c'est d'organiser, de développer et conserver ce qu'elle possède déjà. C'est une nation qui recherche la paix et se tient sur la défensive. Elle doit garder cette conduite. Ceci, à mes yeux, a un poids considérable.

En outre, il ne faut pas s'égarer en jouant sur le mot "urgence." C'est de l'état des choses qu'il faut se bien rendre compte. Si la situation comporte quelque danger imminent ou éventuel, un danger auquel nous devons, en tant que partie de l'empire faire face et parer, la question d'urgence peut être écartée. C'est le fait que je cherche, c'est la situation contre laquelle je veux me prémunir et prémunir le pays avec moi, c'est de cette situation que je voudrais voir l'empire préservé. Quel est donc l'état des choses? Le cœur de l'empire, la Grande-Bretagne, se trouve dans la mer du Nord: on ne saurait le changer de place. La position géographique est immuable. C'est la Grande-Bretagne qui, de nos jours, constitue le cœur de l'empire: qu'est-ce à dire? Transportez-vous dans ses ports et observez pendant un mois, une année, ce qui s'y passe.

La Grande-Bretagne a une superficie de 121,000 milles carrés, quand son empire, qui embrasse le quart de la surface du globe, s'étend sur une superficie de 11,900,000 milles carrés. La Grande-Bretagne a une population de 45,000,000 d'âmes dans un empire de 400,000,000 d'habitants de toute race, de toute croyance et de toute catégorie. La Grande-Bretagne a des ramifications dans le monde entier, et les diverses parties de l'empire sont à des milliers de milles de distance les uns des autres et d'elle-même. Cet état épars, qui rend le gouvernement plus difficile, ne laisse pourtant pas d'offrir des avantages à certains égards.

Observez bien ce qui se passe dans ces ports. Tout ce qui se mange, tout se qui se consomme—abstraction faite d'une certaine proportion—tout ce qui est nécessaire aux grandes industries manufacturières est chargé sur des navires en quelque territoire lointain et transporté par mer jusqu'aux ports de la Grande-Bretagne, pour alimenter ses industries, fournir du travail à ses ouvriers, accroître sa richesse et servir à la fabrication d'articles qu'elle exportera ensuite dans toutes les parties de l'univers. Voyez aussi ce qui sort de ces ports: il y entre chaque année pour plus de 3,500 millions de livres de marchandises, et il en sort pour plus de 2,000 millions de livres. Et quelles sont ces marchandises? Ce sont des articles fabriqués, des produits nécessaires à la vie en toutes les parties du monde.

Si le commerce du coton entre les Indes et la Grande-Bretagne était interrompu un seul instant, le Lancashire ferait banqueroute. Si, pour une seule saison, les laines étrangères cessaient d'entrer en Grande-Bretagne, qu'adviendrait-il des grandes fabriques de lainages de la mère patrie? Si les produits alimentaires cessaient pendant une dixaine de semaines d'entrer en Grande-Bretagne, que deviendraient les 45,000,000 d'habitants? Mais les choses matérielles ne sont pas les seules qui sortent de ces ports. Observez ces paquebots rapides, cette voie navigable: vous constaterez qu'il sort d'autres produits. La civilisation anglaise, qui relève et rend meilleurs ceux qui ont besoin de relèvement; les méthodes administratives, le droit et la justice; l'influence morale, sociale et religieuse de la Grande-Bretagne; tout ce qui tend au relèvement moral dans les parties reculées de l'univers placées sous sa tutelle est transmis au loin par ces voies de communication, et les relations se poursuivent à l'aller et au retour.

Supposons qu'il survienne un malheur. Rome eut ses grandes routes. Les grandes routes de l'empire britannique, ce sont les mers immenses. La fermeture des

grandes routes de Rome eût sonné le glas de son empire. Si l'empire britannique se voyait couper ses communications sur mer, son commerce se trouverait suspendu, ses artères s'affaibliraient, ses veines deviendraient sans vigueur et les mouvements du cœur se ralentiraient graduellement et finiraient par cesser tout à fait.

Monsieur l'Orateur et honorables membres de cette Chambre, quand on songe à tout ce que l'existence de ces petites îles de la mer du Nord signifie pour l'empire et, dans une certaine mesure, pour le monde entier, on voit nécessairement à quel point il importe de se pénétrer de la gravité de la question dont il s'agit en ce moment. Si le télégraphe apportait demain à l'univers la nouvelle que la flotte anglaise est anéantie et que la Grande-Bretagne est sans communication, la désagrégation se manisfesterait dans les parties reculées de l'empire; le Canada se trouverait sans sécurité et sans confiance, il ne lui resterait plus aucune garantie certaine d'existence. Il me suffit de songer à cela pour me pénétrer de l'importance et de la gravité du sujet.

Ayant envisagé la question à ce point de vue, je dis: Pour l'amour de Dieu, retirez vos objections futiles, ne tremblez pas pour le gouvernement responsable ni pour les relations constitutionnelles. La Grande-Bretagne ne nourrit aucun sentiment de malveillance à cet égard; si elle le faisait, nous y saurions mettre bon ordre. Pénétrons-nous bien de cette idée qu'en matière de défense impériale, nous ne sommes ni une fédération ni de simples alliés, mais l'un des membres d'un seul corps. La main se brouille-t-elle avec le pied parce qu'elle craint que ce dernier ou le corps ne mettent son autonomie en danger? L'œil et l'oreille ont des fonctions différentes; le premier s'efforce de concentrer les rayons lumineux, tandis que l'autre groupe les ondes sonores de manière à faire percevoir les sons. Ce sont des organes d'un même corps; chacun d'eux remplit la fonction qui lui est propre, et l'être entier exalte l'œuvre le plus merveilleux que Dieu ait accompli dans l'univers.

Nous n'aurons rien à craindre tant que nous pourrons nous dire que nos forces sont unies à celles de l'empire. A l'heure où les intérêts de l'empire sont menacés, ne nous attardons pas à ergoter sur la question de savoir si notre flotte doit être stationnée à Saint-Jean ou dans les eaux du Pacifique. N'oublions pas que le combat décisif se livrera là où se trouvent les navires de guerre de l'ennemi. Loin de nous l'idée depuis trop longtemps répandue en certains quartiers que le Canada doit s'abstenir, que s'il intervient ce sera pour se précipiter dans le gouffre du militarisme européen. Cette idée, examinons-la un instant.

De quel côté l'Angleterre est-elle menacée? Est-ce du côté de l'Asie? Non; de l'Afrique? pas davantage; de l'Amérique? non. Où donc se trouve-t-elle menacée à l'heure actuelle? C'est en Europe; et si une coalition de puissances ou quelque nation européenne venait à l'attaquer, c'est à l'endroit d'où partirait l'attaque que je voudrais me trouver pour l'aider à parer le coup qui pourrait lui être fatal.

Si la Grande-Bretagne est puissante aujourd'hui, cela est dû à ses relations européennes et à la situation qu'elle occupe en Europe; ailleurs, sa puissance ne serait pas aussi grande. A mon passage à Londres, je fus témoin d'un spectacle fort significatif; c'était au moment où la guerre turco-balkanique battait son plein. Un soir, à un banquet donné à Guildhall, le premier ministre Asquith adressait la parole: c'était à une heure très critique; le premier ministre de France avait pris une part importante aux négociations en vue de la paix; il avait fait tout ce que son pays pouvait demander de lui, tout ce qu'il est possible d'attendre d'un être humain et, cependant, toutes les difficultés n'étaient pas encore aplanies. Le premier ministre d'Angleterre adressa donc la parole à Guildhall; ce fut M. Asquith qui parla, mais c'est la Grande-Bretagne qui parla par sa bouche; c'est le sentiment de l'empire britannique qu'il traduisit. Il porta la parole à son titre de représentant d'une grande puissance; il s'exprima en termes calmes et mesurés, indiquant qu'il fallait laisser de côté les questions particulières tant que les problèmes d'intérêt général ne seraient pas résolus, et disant aux chancelleries de l'Europe: "Ne perdons point la tête, laissons là nos petits différends jusqu'à ce que les points essentiels soient réglés". Le lendemain, tous les pays d'Europe et le monde entier applaudissaient à l'avis de M. Asquith, s'y rangeaient même, et la crise était conjurée.

Comment M. Asquith a-t-il pu exercer un tel empire? C'est qu'il est le chef d'une nation dont la flotte est invincible, comparée aux autres. La flotte de la Grande-Bretagne ne pourrait guère faire de chemin à l'intérieur de l'Allemagne ou de l'Autriche, ou dans les monts Himalaya. La flotte est réellement puissante qui tient en échec une nation ayant des possessions et un commerce maritimes. Sous ce rapport, la flotte britannique est puissante; et si la Grande-Bretagne est aujourd'hui puissante en Europe et dans le monde entier, elle le doit uniquement à sa flotte.

Sa flotte, toutefois, n'est pas encore assez puissante pour lui permettre de s'isoler de l'Europe; il lui faut des amis, des alliés, et elle doit s'efforcer de maintenir ses alliances afin que nulle coalition de puissances ne la laisse seule, abandonnée à ses propres ressources. Aussi dirai-je à ceux-là qui nous conseillent de ne pas voter de contribution en argent parce que cela est susceptible de nous entraîner dans le tour-

billon du militarisme et des conflits européens: c'est en Europe que la Grande-Bretagne est puissante; suivant les prévisions actuelles, c'est là qu'elle devra survivre ou sombrer, vaincre ou mourir; c'est là aussi que nous-mêmes, en tant que nation faisant partie de l'empire, nous devrons survivre ou sombrer, vaincre ou mourir avec elle. C'est donc sur le théâtre probable des hostilités que doit porter toute l'aide qu'il est aujourd'hui en notre pouvoir d'accorder, et sous une forme efficace, à cette phase des événements.

Deux programmes sont en ce moment soumis à la Chambre; je crois avoir indiqué de façon assez complète l'objet et la portée de celui du gouvernement. Quel est celui que les députés libéraux y opposent? Je prie le très honorable chef de l'opposition de daigner me prêter un peu l'oreille. Mon très honorable ami semble avoir eu deux programmes: il en a formulé un dans son discours et en a tracé un autre dans son amendement. Le mémorandum de l'amirauté, a-t-il dit, dans son discours, dévoile certaines choses, et le moyen qu'il suggère de remédier à la situation, c'est de remplacer par autant de navires de puissance égale sinon supérieure tous ceux que la mère patrie retire des mers lointaines. Cette pensée n'est pas traduite dans son amendement. Est-ce à dire que ce n'était là que vaines paroles et que l'amendement indique fidèlement ce qu'il désire, c'est-à-dire les deux escadres? Une multitude de questions se posent ici.

Si chacune des jeunes nations doit remplacer tous les navires que l'on a retirés ou que l'on retirera pour les concentrer ailleurs, le Canada n'en aura pas à remplacer, car voici de bien longues années que nos côtes ne sont plus sous la protection d'une partie quelconque de la flotte britannique. Mon très honorable ami considère-t-il que toutes les colonies d'outremer peuvent réunir leurs intérêts et répartir entre elles ce qu'il en coûterait pour combler les lacunes créées par le rappel des navires dans les eaux de la mère patrie? Dans ce cas, il verra que d'ici à quelques années on aura rappelé quatre-vingts navires et même davantage, et que le Canada serait alors obligé, en égard au chiffre de sa population, de solder environ les huit quinzièmes de la dépense; autrement dit, il serait tenu de fournir quarante-six navires de guerre aux eaux des colonies. C'est sans doute parce que mon très honorable ami s'est rendu compte de la complète absurdité d'une telle proposition, qu'il a substitué deux escadres dans son amendement. Nous nous accordons à reconnaître qu'il ne s'agit que de parer à une situation passagère. Toutefois, il n'hésite pas à aller non seulement aussi loin, mais même quatre fois plus loin que nous.

Nous parlerons maintenant de la politique permanente et de l'amendement du chef de l'opposition. L'aide que le Canada apportera à la défense navale de l'empire devra être donnée par des vaisseaux qui seront la propriété du Canada, qui seront pourvus d'équipages et entretenus par lui, qui seront construits au pays le plus tôt (cela est vague), qui seront soumis aux dispositions de la loi du service naval de 1910 (c'est un partage d'autorité) et devront former deux escadres, l'une dans l'Atlantique, l'autre dans le Pacifique. De cette manière, la flotte anglaise sera plus libre.

Voici ce que je demande, et je n'ai pas l'intention de faire une question impertinente: Est-ce là, de la part de mon très honorable ami, une politique sincère? Dans ce cas, la conversion de Saint-Paul sur le chemin de Damase pâlit devant la conversion de mon très honorable ami pendant qu'il se rendait au conciliabule des libéraux. En 1902 et en 1907, il a repoussé tout ce qui ressemblait à une pareille politique. Il n'a pas voulu du projet d'une seule escadre en 1909. Il n'a pas même adjugé la construction des quatre croiseurs et des six torpilleurs. Cependant, d'après son propre témoignage, il connaissait alors tous les faits et les chiffres que nous connaissons aujourd'hui. Il connaissait en ce temps-là l'accroissement des armements; il savait que l'Allemagne devenait la grande puissance navale qu'elle est de nos jours. Pendant toutes ces années-là, il était tout-puissant et les coffres publics débordaient. Est-ce là la conversion d'un moribond? Ou bien, est-ce un programme opportuniste?

Mon très honorable ami pardonnera au commun des mortels de voir dans ce programme une ruse tendant à ajourner indéfiniment toute contribution au trésor impérial pour la défense de l'empire. Il est incontestable que, si mon très honorable ami réalise son projet des deux escadres qui seraient construites par le Canada et qui seraient pourvues d'équipages et entretenues par celui-ci, plusieurs années s'écouleront avant que la moindre aide soit donnée à la défense impériale. Est-ce là son unique dessein, ou veut-il aussi empêcher une coopération efficace et, si faire se peut, se tailler un programme qui lui permettrait de renverser le ministère. Je ne veux pas manquer à la charité, mais ce projet à toutes les caractéristiques d'un programme maladroitement rédigé afin de faire pièce à l'adversaire et de faire croire au pays qu'il vaut mieux que le programme des autres. Est-ce pour faire face à un cas d'urgence; est-ce une politique d'urgence? Mon très honorable ami ne doit pas croire que cette conclusion manque à la charité. C'est lorsqu'on est au pouvoir et tout-puissant qu'on a le sentiment de sa responsabilité.

Celui qui est dans le désert de l'opposition peut dresser des programmes qu'il ne se propose pas de suivre et formuler des doctrines qu'il n'a pas l'intention d'appliquer.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable député a bien mis cela en pratique.

M. FOSTER: Depuis 1883 jusqu'à nos jours, je n'ai pas observé mon très honorable ami sans avoir connaissance des champs riches en prouesses bénévoles qu'il a cultivés.

Une flotte canadienne, tout d'abord, une flotte construite au Canada ensuite, voilà ce que dit mon très honorable ami. Qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut-il dire que l'enfant apprendra à nager avant qu'on lui permette de se mettre à l'eau? Aurez-vous une flotte canadienne, puis un outillage complet pour construire des bâtiments de guerre? Dans ce cas, où construirez-vous les vaisseaux de la flotte canadienne. En Angleterre? Seront-ils construits par Downing-Street et payés de nos deniers, projet que la gauche a combattu. Si vous voulez dire qu'il n'y aura pas de marine canadienne tant que vous ne pourrez pas construire les navires en ce pays, les pourvoir d'équipages et les gréer au Canada, je déclare que l'âge d'or est éloigné. Cela n'est pas possible; nul homme d'affaires ne dira que cela est possible.

Cependant, si ce projet était réalisable, que faudrait-il penser de sa suffisance et de son efficacité? Vous auriez une escadre dans les eaux du Pacifique pour protéger les routes maritimes et les ports de l'Ouest, mais contre qui les protégeriez-vous? Vous ne vous attendez pas que les habitants des îles Sandwich envahiront le Canada! Nouvelle-Zélande et l'Australie ne vous attaqueront certainement pas. Si quelqu'un vous attaque de ce côté-là, ce sera l'une des grandes puissances navales. Votre unique escadre vous protègera-t-elle efficacement contre une semblable puissance? Elle ressemblerait à du papier d'emballage troué par la balle d'un fusil.

Vous auriez une autre escadre dans l'Atlantique pour protéger les routes commerciales et les ports de ce côté-là. Contre qui? Les Antilles ne vous attaqueraient pas, non plus que les états de l'Amérique du Sud. Si quelqu'un vous attaque, ce sera l'une des grandes puissances navales. Il vous sera impossible de vous protéger de cette manière contre une pareille attaque.

Eh bien, si ce n'est pas cela que vous voulez dire, qu'est-ce donc que vous voulez dire? Que ces deux escadres, l'une dans l'Atlantique, l'autre dans le Pacifique, se réuniront à la flotte anglaise et combattront au siège de ses opérations, aussitôt que l'aura ordonné un décret du conseil des ministres. Dans ce cas, qu'on me permette d'appeler l'attention de mon honorable ami sur ce point. Qu'il considère la différence entre la guerre sur terre et la guerre sur mer. Sur terre, la guerre est impossible si on ne fait connaître l'ouverture des hostilités. Mais sur mer, les préparatifs peuvent être si secrets que l'ordre de combattre et le commencement des hostilités se suivent à dix ou douze heures d'intervalle. Puis, supposons, par exemple, que l'Allemagne, avec sa formidable flotte, cachée et à l'abri d'une agression, appuyée par l'une des plus grandes armées de l'univers, avec sa flotte prête pour un engagement inopiné, attaque la Grande-Bretagne, qui a deux mille milles de littoral et, qu'en douze heures, elle soit rendue sur le théâtre des hostilités, qu'adviendra-t-il de votre unique escadre de l'Atlantique? Quelle aide lui apportera votre escadre du Pacifique à laquelle il faudrait six semaines pour se rendre au siège des opérations?

En dernière analyse, vous n'avez que deux alternatives: faire ce qui est indispensable pour mettre nos ports en état de défense; ou bien, si vous aidez à la marine anglaise pour assurer le salut de l'empire britannique, placez vos forces là où l'amirauté le désire. C'est elle qui est juge; c'est elle qui doit nous guider.

Une observation: Si vous entravez l'adoption de ce projet, qu'arrivera-t-il? Vous ne pourrez faire prévaloir vos idées sans une élection générale et un revirement de l'opinion que le public a exprimée le 21 de septembre 1911. Cela est impossible. Il peut être au pouvoir de nos adversaires de le faire, mais il y aura une grande perte de temps et rien de précis ne sera accompli. Dans ce cas, si l'opposition revient en force —ce qui n'est guère possible—après deux ans d'obstruction, il faudra recommencer de nouveau. Vous construirez votre flotte, péniblement, pendant six ou sept ans; vous ne trouverez pas d'équipages, car il vous faudra exercer les hommes après les avoir enrôlés. Advenant le choc des armées, si nous n'étions pas prêts, je voudrais n'avoir pas le remords de me dire que j'aurais contribué à ce retard fatal.

M. HUGH GUTHRIE (Wellington-sud): Avant de proposer l'ajournement, je ferai une seule remarque relativement à une prétention émise par l'honorable ministre du Commerce. L'engagement qu'il avait pris au début de son discours de traiter cette question avec calme, sans passion, en dehors de tout esprit de parti a été tenu comme il tient ordinairement les promesses qu'il fait à la Chambre.. Il lui a fallu dix minutes pour exposer la grandeur et l'énorme importance de la proposition qui nous est faite. Il a commencé par déclarer que si la contribution n'était pas votée par la Chambre, elle le serait par le pays, ou quelque chose à cet effet. Pourquoi alors ne pas trancher le nœud gordien? Pourquoi le Gouvernement n'accepte-t-il pas le défi de l'honorable député de Renfrew-sud?

Que le Gouvernement présente un bill de remaniement de la carte électorale, bill dont l'opposition s'engage à lutter l'adoption et qu'il renvoie le Parlement. Cela me paraît le moyen le plus simple et peut-être aussi le plus expéditif de régler d'une manière satisfaisante une question de cette énorme importance.

Comme mes honorables collègues ont hâte de quitter la Chambre, en ce moment, je n'en dirai pas davantage et j'ai l'honneur de proposer l'ajournement du débat.

(La motion est adoptée à cinq heures et quart du soir et la suite du débat est renvoyée au 14 janvier 1913.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 14 janvier 1913.

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

SUPPLEANT DU SERGENT D'ARMES.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai désigné le capitaine H. W. Bowie, sous-sergent d'armes, pour suppléer le sergent d'armes durant la maladie de celui-ci, et que j'ai approuvé la nomination, par ledit sergent d'armes, de John L. Godwin, écuyer, comme sous-sergent d'armes intérimaire, en suppléance au sergent d'armes intérimaire.

NOMINATION D'UN TRADUCTEUR.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai prié le greffier de la Chambre de déposer sur le bureau la proposition et autres pièces relatives à la nomination de M. Louis Noailles, à titre de traducteur, au bureau des traducteurs de la Chambre des communes.

1re LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé:

Bill (n° 52), déposé par M. Taylor, tendant à constituer en corporation la compagnie "Bankers Trust";

Bill (n° 53), déposé par M. Macdonell, concernant la compagnie "Brazilian Traction, Light and Power", à resp. limitée;

Bill (n° 54), déposé par M. Currie, concernant la compagnie du chemin de fer Collingwood Southern;

Bill (n° 55), déposé pas M. Taylor, tendant à constituer en corporation les commissaires du port de Westminster;

Bill (n° 56), déposé par M. Devlin, concernant la compagnie électrique de Hull;

Bill (n° 57), déposé par M. Beattie, concernant la compagnie d'épargnes et de prêt Huron et Erié;

Bill (n° 58), déposé par M. Barnard, tendant à constituer en corporation la compagnie de dépôt et de placement "Intercolonial";

Bill (n° 59), déposé par M. Taylor, tendant à constituer en corporation les commissaires du port de Fraser-Nord;

Bill (n° 60), déposé par M. Fripp, concernant la "Royal Canadian Academy of Arts";

Bill (n° 61), déposé par M. Middlebro, concernant la compagnie du chemin de fer de Simcoe à Grew et à Bruce;

Bill (n° 62), déposé par M. Stevens, tendant à constituer en corporation la Western Canada Mortgage Corporation;

Bill (n° 63), déposé par M. Bennett (Calgary), tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Wetaskiwin à Yellowhead et à Revelstoke.

DEPOTS DE RAPPORTS ET DOCUMENTS

Rapport de la royale gendarmerie à cheval du Nord-ouest, pour l'exercice clos le 31 mars 1912 (M. Borden);

Rapport du ministère de la Milice pour l'exercice clos le 31 mars 1912 (M. Hugues, Victoria);

Ordres généraux du 2 novembre 1911 au 18 octobre 1912;

Rapport de l'auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1912 (t.3) (M. White) (Leeds);

Rapport du directeur des fermes expérimentales pour l'exercice clos le 31 mars 1912 (M. Burrell).

DEPOT DE DEUX PROJETS DE LOI.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux) demande à déposer un bill (n° 64) concernant la compagnie du Grand-Tronc du Pacifique.

—Monsieur l'Orateur, il s'agit d'accorder une prorogation de délai; les travaux devaient être terminés le 1er décembre de l'année dernière.

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

M. COCHRANE demande à déposer un bill (n° 655) concernant le chemin de fer national transcontinental.

—Monsieur l'Orateur, ce projet de loi tend à proroger le délai fixé pour l'achèvement des travaux.

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

MATERIEL DE REPARATION ET CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE NAVIRES.

M. PUGSLEY: Avant que nous passions à l'ordre du jour, je demanderai au mi-

nistre de la Marine et des Pêcheries s'il a déposé ou s'il est en mesure de déposer sur le bureau de la Chambre les plans pour les chantiers de réparation et de construction des navires à Sydney (Cap-Breton), Montréal et Esquimalt (C.-A.), ainsi que la correspondance échangée entre le Gouvernement et la maison Vickers-Maxim relativement à la construction de navires de guerre à Montréal. Avant l'ajournement, le ministre a déclaré que son département n'avait pas eu de correspondances sur le sujet, mais qu'il prendrait la peine de s'enquérir auprès de ses collègues dans le cas de correspondre, et verrait à ce que ces lettres, s'il s'en trouvait, fussent déposées.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Avant l'ajournement, j'ai expliqué à l'honorable député que tous les plans en la possession de mon département avaient été déposés et que les plans dont il parlait se trouvaient probablement au ministère des Travaux publics, auquel il faudrait s'adresser pour les obtenir. L'honorable député m'a, en effet, demandé si je ne pourrais pas obtenir ce renseignement pour lui, et je lui ai peut-être promis de le faire, mais durant l'ajournement j'ai perdu la chose de vue. Qu'il me fournisse une note des documents qu'il lui faut, et je me ferai un plaisir de la transmettre au ministère des Travaux publics.

M. PUGSLEY: J'ai déjà fourni une note à l'honorable ministre, mais c'est avec plaisir que je lui en fournirai une autre. Il me sera absolument impossible, comme à mes collègues, de discuter en connaissance de cause cette question de la marine avant d'avoir ces documents par devers nous.

M. HAZEN: Si l'honorable député s'était directement adressé au ministère intéressé, il est probable qu'il aurait déjà les informations requises. J'ai perdu la question de vue, mais je vais faire de mon mieux pour lui obtenir ce qu'il demande.

M. PUGSLEY: Le ministre des Travaux publics voudra-t-il me dire s'il a en mains les plans des bassins et matériel de radoub qu'on se propose d'établir à Montréal; du matériel de la British Columbia Shipbuilding Company, destiné à Esquimalt; et du matériel de la Canadian Shipbuilding Company, destiné à Sydney. De son côté, le très honorable premier ministre aura-t-il l'obligeance de soumettre la correspondance échangée entre le Gouvernement et la maison Vickers-Maxim relativement à la construction de navires de guerre à Montréal.

Le très honorable M. BORDEN: Je me renseignerai.

M. PUGSLEY.

CHEMIN DE FER DE QUEBEC AU SAGUENAY.

M. LEMIEUX: Le ministre des Chemins de fer me dira-t-il s'il a reçu quelque rapport des ingénieurs dépêchés avant l'ajournement pour s'enquérir au sujet du chemin de fer de Québec au Saguenay?

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Un rapport verbal seulement.

SUITE DE LA DISCUSSION DE LA RESOLUTION POUR L'AUGMENTATION DES FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de M. Borden pour la 2e lecture et l'adoption du projet de résolution adopté en comité général en vue de l'accroissement de l'effectif des forces navales de l'empire, et sur l'amendement proposé par sir Wilfrid Laurier

M. HUGH GUTHRIE (Wellington-nord): Monsieur l'Orateur, en prenant la parole pour continuer le débat sur la résolution qui énonce le projet du Gouvernement en ce qui touche à la marine de guerre et qui, selon les règles de la procédure parlementaire, doit nécessairement servir d'introduction à la loi annoncée sous le titre: "Loi autorisant des mesures à l'effet d'accroître les forces navales actives de l'empire" on peut difficilement s'empêcher d'observer, qu'après une suspension pendant trois semaines des séances de cette Chambre, pour permettre aux députés de célébrer cette époque de l'année chrétienne où dans le monde règne plus particulièrement l'esprit de paix et de concorde entre les hommes, il est peu convenable que la Chambre, à peine sortie de ce temps de réjouissances, soit de nouveau plongée dans la discussion d'une mesure si éloignée de l'esprit qui caractérise l'époque que nous venons tout récemment de traverser avec tant de bonheur pour nous-mêmes et tant de bons souhaits pour nos amis et nos voisins. Il est quelque peu hors de saison de nous trouver ainsi obligés à détourner notre pensée de cette époque de paix et de bonne volonté pour la reporter sur des entreprises qui font paraître devant notre esprit et notre imagination, non plus des scènes de paix et d'amitié, mais de discorde et de tumulte, des scènes de lutte, de guerre pour se défendre, et comportant, dans tous les cas, si malheureusement elle se produisait, d'immenses sacrifices tant en hommes qu'en argent. Ce ne sont pas là, monsieur l'Orateur, des scènes de paix, des spectacles joyeux à contempler dans un moment comme celui-ci. Ces scènes et ces spectacles forment un contraste violent avec les idées paisibles et les joyeuses réunions que cha-

cun de nous, j'en suis sûr, a connues il y a à peine quinze jours.

La Chambre s'est séparée le dix-huit décembre dernier, et j'ai encore présente à la mémoire l'éloquente harangue prononcée dans l'après-midi de ce jour-là par mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie, harangue qui, jugée au point de vue de l'effort oratoire, compterait parmi les meilleures des nombeuses manifestations du talent de mon honorable ami pendant une carrière parlementaire longue et quelque peu variée. J'ai prêté l'oreille à ce discours avec quelque curiosité et beaucoup d'intérêt. Déjà depuis quelques jours on disait dans les couloirs de cette Chambre que mon honorable ami allait cet après-midi-là et dans les dernières heures qui précéderaient l'ajournement de l'assemblée, prononcer sur la question des paroles décisives et assumer tant soit peu le rôle d'un "revivaliste" politique. Chacun de nous avait dû, je crois, remarquer que, du 5 décembre, date de la présentation du projet, au 18, jour où mon très honorable ami a pris la parole, une certaine langueur, une certaine baisse s'était manifesté dans l'esprit de nos amis de la droite, et il avait paru bien évident à tout observateur réfléchi que le besoin d'un stimulant quelconque se faisait sentir. Ce stimulant prit la forme d'un étalage que nous fit l'honorable ministre du Commerce de ses capacités oratoires. Je dois dire que, sur le moment, l'éloquence de ce discours, les tableaux fortement colorés que mon honorable ami a toujours le don d'évoquer à volonté ont fait sur moi une impression considérable. Son allusion, par exemple, au premier ministre de la Grande-Bretagne qu'il nous a montré le dos au mur, pénétrant de son œil exercé les secrets de la mer, et son allusion à la dernière grande lutte engagée pour la suprématie de l'empire, ont été des tableaux réellement saisissants et pleins de vie, faute d'être des raisons convaincantes, ou même sérieuses.

Depuis que ce discours a été prononcé, je l'ai lu et relu et, en le relisant hier soir, le sentiment que j'en ai eu, ç'a été un sentiment de doute et de surprise. Je me suis demandé si, au lieu d'avoir parlé avant, le ministre avait parlé après l'ajournement de Noël, et s'il avait dans l'intervalle été tant soit peu touché par cet esprit de bienveillance dont l'homme, à pareille époque, est, suppose-t-on, animé et que l'on suppose être à l'état latent chez l'honorable ministre, encore qu'il ne le manifeste pas bien souvent; je me suis demandé, dis-je, si, dans ces conditions, mon honorable ami aurait pu, par quelque effort de sa volonté ou de son imagination, présenter à la Chambre une peinture aussi affreuse, aussi terrible d'un conflit, que dis-je? d'une calamité imminente, comme celle qu'il nous a faite, avec l'habileté d'un maître, sous des couleurs tantôt séduisantes et magnifiques et tantôt sombres et lugubres. Il est certainement passé maître dans l'art de composer des tableaux, que l'occasion s'y prête ou non, et je me rappelle en particulier certaine partie de son discours où, après avoir solennellement donné lecture à la Chambre de l'exposé des motifs d'un projet de loi sur la marine voté, en 1900 je crois, par l'Allemagne, son langage et son attitude ont pris un caractère d'extrême véhémence, je me rappelle ses yeux, qui m'ont paru jeter des flammes, sa voix frémissante sous la poussée contenue de son agitation, sa main droite se mouvant comme pour parer un coup au moment où il prononçait ces terribles et sinistres paroles relativement aux sous-marins de l'Allemagne. Ces sous-marins, a-t-il demandé, sont-ils destinés à servir dans des eaux lointaines? Je me souviens pareillement de ce qu'il a dit des torpilles allemandes. Sont-elles, a-t-il demandé dramatiquement, destinées à franchir des mers éloignées? Lisez tout cela, s'est-il écrié, et vous verrez que les forces navales de l'empire d'Allemagne sont prêtes, pour les quatre cinquièmes, à se lancer à l'assaut au premier son de la cloche. Voilà des paroles un peu vives à prononcer devant cette Chambre, et, dans toute cette peinture, ombres, couleurs ou lignes, il n'y a, selon moi, rien d'amical, rien de bien pacifique.

Toute comparaison entre tel et tel discours prononcé selon l'occurrence par un député est quelque peu irritante, je le sais, mais je serais, je crois, excusable cette fois-ci de demander à quiconque d'entre nous en aurait le loisir de bien vouloir comparer la harangue fleurie et excessive du ministre du Commerce avec les déclarations et discours des ministres et des députés en général de la chambre des communes anglaises, tels que nous les trouvons dans les comptes rendus des débats du parlement britannique. Je doute que les plus chauds admirateurs de mon honorable ami—et il a beaucoup d'admirateurs même de ce côté-ci (la gauche)—aient pensé que, dans une comparaison de cette sorte, ses éloquents discours ont pu paraître avec avantage. Le but, le motif, le mobile qui semble inspirer et les ministres et les députés de la chambre impériale, c'est un désir très vif d'envisager la situation à la lumière des faits. C'est en vain que vous rechercherez dans les débats de la chambre anglaise un mot qui ait l'air de viser à quelque effet oratoire. Vous n'y trouverez aucune allusion aux membres disjoints de l'empire britannique finalement dissous. Vous n'y trouverez aucune allusion à un sombre océan, à des éclats de la foudre, à un ciel obscurci, à un tonnerre grondant dans la nue; non,

absolument rien de cela. Mais le ministre du Commerce et de l'Industrie se plaît à ces choses, et ce n'est, je suppose, l'affaire de personne d'empêcher qu'il ne se donne cette satisfaction. Quant à moi, ce que je dis, c'est que les hommes politiques de la métropole cherchent plutôt à rassurer les esprits par une exposition simple et sans apprêt de l'état vrai des choses. Sans doute qu'en Angleterre les opinions varient; elles varient beaucoup; elles diffèrent et sur la qualité et sur la quantité, sur les méthodes à suivre, et le reste; mais tous les orateurs dont j'ai lu les discours m'ont paru, dans cette discussion au parlement impérial des choses de la marine de guerre, envisager l'affaire au point de vue de la confiance à faire pénétrer dans les esprits, alors que, dans son discours du 18 décembre dernier, mon honorable ami me paraît avoir eu pour objet de faire naître dans ce pays-ci et dans cette assemblée un sentiment d'inquiétude et la crainte d'un malheur imminent. Est-ce que le langage de mon honorable ami peut avoir eu une signification autre que celle-là? Voici des torpilleurs, des sous-marins, des dreadnoughts allemands qui en moins de douze heures seront prêts à se lancer à l'assaut de la Grande-Bretagne au premier son de la cloche. C'est là une parole très significative, une parole de mauvais augure. Je doute bien peu que le ministre n'ait jugé utile d'appuyer, cette fois-là, sa cause sur quelque chose de vraiment théâtral, et ce qui le plus facilement lui est venu sous la main, ou plutôt sous la langue, ç'a été en quelque sorte de sonner l'alarme. Mais, monsieur l'Orateur, mon honorable ami ne comprend-il pas que chaque mot de son discours, chaque point de son argumentation, si on peu appeler cela une argumentation, s'applique avec plus de force encore à l'Angleterre qu'à l'Allemagne? Les dreadnoughts anglais sont en beaucoup plus grand nombre que les dreadnoughts allemands; de même en est-il des croiseurs et des torpilleurs, plus nombreux, mieux montés en Angleterre qu'en Allemagne et mieux préparés à répondre au premier coup de la cloche.

Je passe du discours de mon honorable ami, à celui qu'a prononcé le 23 juillet dernier, devant la chambre des communes anglaise, le premier ministre du Royaume-Uni. Il est fort possible que mon honorable ami se soit trouvé là, et qu'il ait entendu de ses oreilles la déclaration de M. Asquith. Peut-être même notre premier ministre était-il là, lui aussi. Quelles ont été les paroles de M. Asquith? Parlant à un moment où il avait devant lui la loi navale allemande la plus récente, à un moment où ils avaient, lui et les membres de son cabinet, étudié cette même loi, dont chaque mot leur était connu, M. Asquith disait (page 871 du hansard anglais):

M. GUTHRIE.

Jamais il ne fut une heure où nos forces navales n'aient été supérieures, et cela d'une manière écrasante, à celles de toute coalition que l'on puisse raisonnablement prévoir. Nous en sommes encore là aujourd'hui, mais j'admets volontiers, que cette position, il nous faut la maintenir, et la maintenir dans toute sa force.

Ne devons-nous pas supposer qu'au moment où il prononçait ces graves paroles M. Asquith savait à quoi s'en tenir sur la situation? Les tableaux que nous a présentés mon honorable ami paraissent être de la nature d'un canevas en deux parties. Pour des fins qui lui sont propres, il exagère et amplifie la partie qui regarde l'Allemagne, pendant qu'il jette absolument dans l'ombre celle qui a trait à la situation maritime de l'Angleterre, situation qui a permis à M. Asquith de dire que la marine anglaise est à son sens infiniment supérieure aux flottes de toute coalition qui se porterait contre elle. Pour ma part, je crois que la seule conclusion à tirer du discours prononcé devant cette Chambre par mon honorable ami, le 18 décembre dernier, est que son but était de susciter mal à propos, dans le pays et dans la Chambre, une appréhension que rien ne justifie, de nous enlever notre confiance et de faire naître en nous un sentiment d'inquiétude, tout cela pour favoriser l'adoption d'un projet qui, je suis prêt à le démontrer, est bien éloigné de la marche la plus effective et la plus digne à suivre pour faire face à la situation, quelle qu'elle soit.

Laissant là un sujet que je puis caractériser comme étant plus ou moins désagréable, je vais maintenant aborder une matière qui me convient mieux, et, en le faisant, je désire toucher quelques mots du discours prononcé le 5 décembre dernier par mon honorable ami le premier ministre. Au début même, je dois offrir au premier ministre mes sincères félicitations sur la manière dont il a présenté à cette Chambre une mesure de pareille importance. A mon avis, il a présenté cette mesure avec la simplicité et la dignité cadrant bien avec l'importance de la mesure et en harmonie avec la haute situation qu'il occupe au pays. A mes yeux, son discours est un simple exposé de faits plutôt qu'un plaidoyer en règle, c'était peut-être là ce qu'il visait, abandonnant à quelques-uns de ses collègues du cabinet et de ses partisans moins graves et plus loquaces le soin de présenter des arguments et de tirer des conclusions, selon qu'ils le jugeraient utiles. A mes yeux, dans le discours du premier ministre on ne trouve guère d'arguments, à proprement parler, en faveur de sa mesure. Toutes ses affirmations ont été frappées au coin de la concision et de la précision et il n'a guère fait d'allusions aux parties les plus importantes du débat. Je dois, toutefois, le féliciter de

la parfaite loyauté dont il a fait preuve dans la plupart de ses observations. Plus tard, je signalerai une ou deux omissions qui me semblent voulues de sa part. Somme toute, son discours est un exposé concis des faits sur lesquels repose sa mesure. Tout en le félicitant cordialement de la forme qu'il a donnée aux observations présentées à cette Chambre, je dois, à mon grand regret, ajouter que je ne saurais souscrire à la manière dont il envisage la situation ni au moyen qu'il propose pour y remédier.

D'abord, ce qui frappe, à la lecture de la harangue du premier ministre, c'est qu'il ne cherche nullement à prouver l'existence d'un péril ou d'une crise. Il n'a nullement révélé de nécessité insolite ni d'urgence; il s'est contenté à cet égard de quelques observations exprimées en un langage fort modéré. Si j'en juge d'après le texte de son discours, sa proposition repose entièrement sur le mémoire de l'amirauté déposé sur le bureau de cette Chambre, et voici le texte même de ses observations, emprunté au compte rendu:

M'appuyant sur les renseignements que j'ai communiqués à la Chambre, je dois dire qu'à mon avis la situation est assez grave pour demander une initiative immédiate.

Je prie cette Chambre de remarquer un instant la précision de ces paroles. Tout ce qu'a soumis à cette Chambre le premier ministre, à l'appui de sa proposition, je puis légitimement l'affirmer, c'est le mémoire de l'amirauté. Sans doute, il nous a exposé ses vues sur la grande question de la suprématie de l'empire britannique, ainsi que sur le droit et le devoir du Canada de participer à la défense de cette suprématie. Il a formulé nombre d'affirmations auxquelles les députés de la gauche ont fait un cordial accueil et auxquelles nous avons volontiers souscrit.

Mais le seul document d'importance sur lequel il se soit appuyé au cours de ses observations, c'est le mémoire de l'amirauté, et si j'en juge d'après ses propres paroles, c'est sur ce document qu'il veut baser sa thèse. Je tiens à bien élucider et préciser ma pensée à cet égard; car le premier ministre a bien eu soin d'éliminer de ses observations tout renseignement de nature confidentielle obtenu durant son récent séjour en Angleterre. Il s'est borné à une courte allusion aux renseignements de nature confidentielle. Voici ses propres paroles:

Partie de ces renseignements sont nécessairement de nature fort confidentielle et ne sauraient être livrés à la publicité.

Il ajoute que ces renseignements confidentiels touchaient à la politique extérieure de l'Angleterre et aux secrets de la défense impériale. Il affirme que le gouvernement britannique l'a pris dans ses confidences dans cette mesure-là même, lui et ses collègues aussi sans doute. On l'a éclairé sur la nature de la politique extérieure de la Grande-Bretagne, dans la mesure où il lui a été possible de s'éclairer à cet égard, en si peu de temps. Voilà les communications confidentielles obtenues par le premier ministre (M. Borden); aussi dois-je le féliciter de ce que dans son discours il se soit borné à la simple allusion que j'ai citée et qu'il n'ait pas cherché à appuyer sa thèse sur les renseignements reçus en confidence.

Il en a été tout autrement du ministre du Commerce (M. Foster). Quand il vit la tournure que prenaient les événements après le 5 décembre dernier, alors que le premier ministre présenta sa mesure à cette Chambre, il comprit toute la faiblesse de l'argument dans son ensemble. Il comprit que le mémoire de l'amirauté soumis à cette Chambre ne viendrait pas à l'appui de la thèse formulée par le premier ministre, avec son habileté accoutumée et cette tendance à tout exagérer et à tout outrer, il chercha à convaincre cette Chambre que derrière le rideau il y avait plus que le premier ministre n'avait révélé; bref, que le Gouvernement s'appuyait non seulement sur les mémoires du conseil de l'amirauté, mais sur des renseignements secrets, renfermés dans le sein du premier ministre et que, à titre de conseiller privé de Sa Majesté il devait garder avec une inviolable fidélité. Voici l'argument formulé par le ministre du Commerce sur cette question; le premier ministre connaît la situation; le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) ne connaît pas la situation; le premier ministre (M. Borden) affirme que la situation est grave et demande une aide immédiate; le chef de l'opposition ne possède pas de renseignements qui lui permettent d'affirmer le contraire. Voilà bien la comparaison instituée; comparaison réellement frappante, si elle pouvait tenir debout. Le ministre du Commerce a gravement violé l'étiquette en prenant cette attitude. Son propre chef n'a pas voulu adopter pareille attitude; mais le ministre du Commerce n'a pas craint de la prendre et de mettre en plein relief les renseignements secrets non communiqués à cette Chambre, parce que, dans son for intérieur, il sait parfaitement que le mémoire du conseil de l'amirauté ne corrobore pas la thèse formulée par le premier ministre dans la proposition soumise à cette Chambre.

Le ministre du Commerce, soit qu'il parle en cette enceinte législative ou qu'il pérore ailleurs, cherche toujours à damer le pion aux autres orateurs au débat. Il est allé au delà de l'affirmation du premier ministre au sujet des renseignements secrets, et il a renchéri également sur son chef en matière de renseignements non secrets; car, à deux ou trois reprises, il a prêté au premier ministre des affirmations qu'il n'a jamais formulées. C'est ce qui ressort d'un soigneux examen du discours

du ministre du Commerce. Page 415 du hansard, le ministre du Commerce dit que le premier ministre a déclaré: "Si je constate qu'il existe un besoin ou une nécessité, je reviendrai demander à cette Chambre de me voter un crédit." Dans son discours, le premier ministre n'a nullement fait pareille affirmation. Page 1416, le ministre du Commerce dit: "Le premier ministre s'est convaincu qu'il existait un danger, qu'il ya vait besoin d'une aide immédiate et efficace." Au cours de ses observations du 5 décembre dernier, le premier ministre n'a jamais prononcé pareilles paroles. Page 1416, le ministre du Commerce dit: "Le premier ministre affirme qu'il existe un besoin et un besoin pressant." Le premier ministre n'a jamais dit cela. Si je relève ces paroles, c'est afin de bien établir qu'on ne saurait faire fond sur les affirmations du ministre du Commerce à cet égard, qu'il a essayé d'exagérer toute la situation, de mettre en relief ce qu'il ne fallait pas ainsi accentuer; bref, qu'il a cherché à créer une situation, afin de justifier la proposition que le Gouvernement a soumise à cette Chambre.

Avant de passer à un autre ordre de considérations, je veux établir la comparaison même dont s'est servi le ministre du Commerce; seulement j'entends le faire à ma manière. Le ministre du Commerce s'est écrié: "D'une part, considérez le premier ministre et ses conférences en Angleterre, ses renseignements secrets, les propositions du conseil de l'amirauté qu'il a sous les yeux; et d'autre part, le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), et ses lumières sur la situation." Puis il s'écrie: "Quel avis faut-il accepter? Qui doit nous guider en pareille matière?" Sans doute, il déclare sans hésitation qu'il faut accepter l'avis du premier ministre.

Faisons un autre parallèle. Voici l'avis exprimé par le premier ministre, au cours de ses observations. Page 706, il dit: "Il y a donc grave matière à réflexion." Page 707 il dit: "Le véritable critérium de notre initiative, c'est l'existence ou la non-existence de la sécurité absolue." Page 711 il dit: "M'appuyant sur les renseignements que j'ai signalés à cette Chambre, j'affirme que la situation, à mon avis, est assez grave pour nous autoriser à prendre une initiative immédiate." Mettons ici en parallèle le premier ministre actuel (M. Borden) et le premier ministre de la chambre des communes impériale (M. Asquith). On en conviendra, dans la situation qu'il occupe, avec l'expérience qu'il a acquise, M. Asquith possède une somme de lumières politiques qu'on chercherait en vain chez aucun autre homme d'état de l'empire britannique. A l'expérience il joint la pratique; il connaît tous les mouvements de l'échiquier de la politique européenne; il a étudié à fond et sous toutes ses faces la question navale; il est en contact quotidien avec le premier lord de l'amirauté; il possède sur la question, tant au point de vue impérial qu'étranger, toutes les lumières qu'il est possible d'obtenir. D'autre part, voici les paroles du premier ministre (M. Borden), qui, l'an dernier, s'est renseigné auprès de M. Asquith et de ses collègues durant son court séjour en Angleterre. Etablissant donc un parallèle semblable à celui institué par le ministre du Commerce, je pose la question: Quel avis faut-il suivre, celui de M. Asquith, ou bien celui du premier ministre (M. Borden)? D'une part, voici le premier ministre du Canada qui affirme qu'à son avis la situation est assez grave pour autoriser une aide immédiate, et d'autre part, voici que le premier ministre de la Grande-Bretagne exprime son avis par ces graves paroles:

> Jamais, tant dans le passé que dans le présent, il a existé un seul moment où notre force navale n'ait pas été d'une supériorité écrasante sur toute combinaison qu'on pourrait raisonnablement prévoir.

Etablissez la comparaison, monsieur l'Orateur, et ceci avec tout le calme que vous apporteriez à la décision de toute autre proposition. Quel est l'avis qui en toute probabilité doit l'emporter? Quel homme, à l'esprit réfléchi, pourra croire que mon très honorable ami le premier ministre a obtenu dans l'espace de quelques semaines cette connaissance des affaires impériales et de la politique étrangère qu'a su acquérir M. Asquith après une longue carrière dans l'administration du pays? Est-il raisonnable que le premier ministre du Canada ait pu se former une juste idée de la situation et que M. Asquith se soit trompé? Je ne puis le croire un seul instant, et, suivant moi, la Chambre fera bien, dans les circonstances, d'accepter l'opinion d'un homme qui doit savoir et qui sait, plutôt que celle de mon très honorable ami, quelle que soit la position distinguée qu'il occupe, comme premier ministre du Canada.

C'est, je crois, une des omissions commises par mon très honorable ami dans le discours qu'il a prononcé ici même, le 5 décembre dernier. En bonne justice pour la Chambre, il aurait dû donner l'opinion d'un homme qui connaît la véritable situation. Mais il ne l'a pas fait; il a constamment négligé de le faire, et sur ce point il a été imité par ceux de ses partisans qui ont parlé après lui. Il est assurément important pour les honorables membres de cette Chambre de savoir ce que ceux qui occupent des positions élevées dans l'empire pensent de la situation. C'est bien

évident pour tout le monde, monsieur l'Orateur. Je crois que le fait d'avoir omis de donner à la Chambre l'opinion d'un homme d'Etat en Angleterre ou d'un personnage qui occupe aujourd'hui une position éminente dans l'amirauté, est un aveu des plus frappants de faiblesse et un argument des plus convaincants contre toute proposition que pourrait faire un membre de cette Chambre.

Voyons donc où nous en sommes? Nous avons d'un côté la parole de M. Asquith qui affirme l'écrasante supériorité de l'Angleterre dans ses armements maritimes. M. Asquith a une réputation mondiale comme maître des expressions concises et précises; chaque mot dont il se sert a son sens particulier et l'expression "écrasante supériorité" qu'il a employée à cette occasion rend absolument toute sa pensée sur la situation présente. Cette affirmation est corroborée par l'opinion du chef de l'opposition à la chambre des communes impériales, M. Bonar Law, qui a parlé sur ce sujet le 25 juillet dernier. Je ne serais pas surpris que le très honorable premier ministre et ses collègues aient entendu sa déclaration; dans ce cas, voici ce qu'ils ont entendu:

> Mais, en dépit de tout ce qui a été dit, la pays—la chambre des communes et chacun de nous—croit-il qu'il existe un danger et un danger vital? J'avoue que j'ai la plus grande difficulté à le croire moi-même.

Il est vrai qu'après avoir fait cette déclaration qui avait été évidemment préparée avec soin, l'orateur n'a pas prétendu qu'il n'y avait jamais eu une époque où l'Angleterre n'avait pas été exposée à un aussi grand danger, mais comme l'Angleterre n'a jamais courru un grand danger—du moins depuis un certain nombre de siècles—son argument sur ce point n'a pas paru beaucoup affecter la question. Mais sa conclusion raisonnable et calme fut qu'il n'y avait aucun signe de danger, aucune cause d'inquiétude et que lui-même ne pouvait croire au bien fondé des rumeurs et de l'anxiété qui existaient dans certains milieux.

Prenez ensuite les paroles de lord Crewe à la chambre des lords et vous constaterez qu'elles confirment celles de M. Asquith et de M. Bonar Law. Examinez ce qu'a dit M. Balfour qui siège sur les bancs de l'opposition et qui occupe une position éminente dans le parti conservateur. La critique qu'il a faite en peu de mots reprochait au gouvernement de mettre trop de finesse dans sa préparation navale. Mais ce que je veux retenir du discours qu'il a prononcé à la chambre des communes—discours digne de l'attention de tous ceux qui s'intéressent aux affaires européennes—c'est qu'il ne croyait pas qu'il fût possible de faire en Europe une ligue de puissances pour attaquer l'Angleterre ou tout autre pays; il ne croyait pas qu'une coalition semblable existât ou pût exister dans les conditions actuelles. A ce point de vue, il a certaine-actuelles. A ce point de vue, il y a certaine-voyons ensuite que M. Churchill, premier lord de l'amirauté, confirme ces paroles dans des termes que je n'ai pas besoin de citer à la Chambre parce que je crois qu'ils sont déjà insérés aux Débats.

Nous avons déjà donné, pour répondre à l'imputation d'une menace de danger, quatre autorités éminentes qui semblent non seulement croire à l'écrasante supériorité maritime de l'Angleterre, mais en outre qu'il n'y a aucun motif de danger ou d'inquiétude. Pour compléter ma déclaration et pour donner à mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie toutes les consolations que je peux trouver dans les débats des chambres impériales, je puis dire que le lord chancelier a déclaré que la situation était grave, mais il a exprimé en même temps la résolution qu'a le gouvernement de faire face à la situation et de conserver la suprématie dont M. Asquith a parlé. C'est la seule fois que j'aie rencontré une expression de ce genre après avoir fait avec soin des recherches minutieuses dans les débats parlementaires anglais. Je demande à nos honorables adversaires ou à l'honorable député qui pourra me succéder dans le débat de faire profiter la Chambre de quelque autorité réelle sur la situation qui pourra différer de celles que j'ai citées—M. Asquith, M. Churchill, M. Bonar Law, M. Balfour, lord Crewe et le lord chancelier. Si quelqu'un de nos collègues en a connaissance, qu'il la communique à la Chambre. S'il y a quelqu'un parmi nous qui peut et qui désire affirmer avec le très honorable premier ministre que la situation est tellement grave qu'elle exige l'envoi immédiat de secours de la part du Canada ou de toute autre colonie, qu'il fasse son exposé à la Chambre.

Je vais examiner pendant quelques instants sur quoi repose la prétention du très honorable premier ministre (M. Borden) et quelle est sa justification pour avoir présenté la résolution qu'il a proposée. Je fais mes compliments au premier ministre pour avoir franchement déclaré qu'il basait ses arguments et sa proposition sur les documents qu'il a communiqués à la Chambre et non sur des renseignements secrets. Il a fait connaître à la Chambre ce qu'il avait appris d'une façon générale et par le mémoire du conseil de l'amirauté qui est daté, je le dis en passant, du 25 octobre 1912. Je crois que, si l'un quelconque d'entre nous veut examiner avec calme cette déclaration, sans prévention et d'une façon impartiale, la seule conclusion qu'il pourra en tirer, c'est que cette depêche ou ce mémoire est précisément une confirmation de ce que M. Asquith, M. Churchill et les

autres ont déclaré, l'écrasante supériorité de l'Angleterre dans les armements maritimes.

Qu'y a-t-il dans ce mémoire qui puisse faire naître des alarmes? Quand les honorables députés parlent des dangers et des besoins, à quoi font-ils allusion? Je n'ai pas pu m'en rendre compte. Je constate qu'en ce moment, ou en 1912, la flotte anglaise possède 18 dreadnoughts, tandis que l'Allemagne n'en a que 10 et que toutes les puissances continentales de l'Europe réunies en ont seulement 19. Ces chiffres font-ils naître des alarmes et des craintes? Au contraire ne sont-ils pas une cause de satisfaction pour tout homme sans préjugés qui a ainsi la preuve que les paroles de M. Asquith étaient exactes et précises quand il disait que la situation de l'Angleterre était supérieure d'une façon écrasante?

Il est à remarquer que le mémoire ne va que jusqu'à l'année 1915 quand il s'agit des armements et de la construction en Angleterre, mais jusqu'à 1920 pour les armements et la construction en Allemagne et des comparaisons entre l'armement de l'Angleterre aujourd'hui ou en 1915, avec celui de l'Allemagne en 1920 sont absolument injustes. Je ne sais pas ce qu'a voulu dire mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie quand il a annoncé avec une grande assurance à la Chambre que l'Allemagne aurait en 1920 un armement égal à celui de l'Angleterre aujourd'hui. Dans l'intervalle que va faire l'Angleterre? Va-t-elle se reposer sur ses lauriers, va-t-elle s'arrêter et attendre pour voir ce que vont faire le Canada et les autres colonies? Non, d'après les paroles de M. Asquith, sa suprématie actuelle sera maintenue, son programme de construction sera poussé de l'avant. Toutefois, pour des motifs qui ont été expliqués par M. Churchill et M. Asquith, l'amirauté anglaise ne veut pas rendre publiques ses intentions plus loin que l'année 1915; mais le public anglais et la chambre des communes anglaises ont toute confiance que les chiffres une fois connus témoigneront de la même suprématie écrasante qui existe aujourd'hui.

Pouvons-nous maintenant nous demander pourquoi cette dépêche a été envoyée au Canada et comment il se fait que l'amirauté ait résolu de nous donner un mémoire sur ce sujet? Le paragraphe 1 du mémoire nous en donne évidemment l'explication. Voici ce qu'il dit:

> Le premier ministre du Canada a demandé au gouvernement de Sa Majesté, par l'entremise de l'amirauté, de préparer un exposé des besoins présents et prochains de la défense navale de l'empire pour être présenté au Parlement du Canada, si les ministres canadiens le jugent à propos.

Les ministres canadiens ont jugé à propos que c'était nécessaire et en conséquence cet exposé a été soumis à notre examen. Le premier ministre du Canada a présenté une requête au gouvernement de la métropole pour demander ce document connu sous le nom de mémoire. Cette requête a été évidemment limitée, ce ne fut pas une requête d'un ordre général: Que pouvons-nous faire pour vous? Ce fut une requête faite avec certaines conditions. Mon très honorable ami le premier ministre a proclamé hardiment au Canada et en Angleterre, avant le mémoire de l'amirauté, que le Canada ne se lancerait pas dans un programme de marine permanente avant qu'on ait abaissé certaines barrières qu'il semble avoir élevées lui-même pour satisfaire ses propres desseins. Le Canada ne construirait pas de marine lui appartenant sans qu'on lui ait donné une voix dans le conseil des affaires impériales. Le premier ministre a fait connaître clairement ses intentions dans notre pays et en Angleterre et je ne doute pas qu'il les aient exposées au conseil de l'amirauté. Il demande: Dans ces conditions que pouvons-nous faire pour vous? Il n'a pas laissé une grande latitude à l'amirauté pour sa réponse, n'est-ce pas? Tout ce que l'amirauté pouvait répondre c'était: Donnez-nous de l'argent pour construire des navires, et la réponse de l'amirauté peut se trouver certainement dans le deuxième paragraphe du mémoire, le paragraphe 10, qui est couçu en ces termes:

> Le premier ministre du Canada a demandé sous quelle forme une aide immédiate de sa part serait le plus effective, nous n'avons aucune hésitation à répondre, après une étude prolongée de toutes les circonstances, qu'il est à désirer que cette aide prévoie la construction d'un certain nombre des plus grands et des plus forts navires de guerre que la science puisse bâtir ou que l'argent puisse procurer.

Retenez bien ces paroles:

> Le premier ministre du Canada ayant demandé sous quelle forme une aide immédiate de sa part serait le plus effective.

Je suppose que c'est de cette manière que l'honorable premier ministre s'est adressé à l'amirauté. Il ne lui a pas demandé quel projet elle conseillerait au Canada d'adopter, mais seulement si telle ou telle aide lui serait agréable et il reçut une réponse conforme à sa question. L'aide en question consistait certainement en une contribution en argent. Elle pouvait comprendre des dreadnoughts ou des super-dreadnoughts, mais, en suprême analyse, elle se réduisait en une contribution en argent, puisque les navires devaient être construits en Angleterre et payés par le Canada. De tous les points de vue, il s'agit donc d'un don ou d'une contribution en argent. Le Gouvernement propose que le Canada donne une somme suffisante, $35,000,000, pour construire trois dreadnoughts.

L'été dernier, au cours d'un débat sur la question navale, dans la chambre des communes, à Londres, M. Churchill disait: " Cette année nous mettons quatre navires en chantier." A la chambre des lords, le comte Selborne demanda que dans cette même année, c'est-à-dire l'an dernier, huit navires fussent mis en chantier, quatre de plus que n'autorisait le programme du gouvernement. Le lendemain, M. Churchill répondait: " Nous ne pouvons pas mettre en chantier les navires additionnels que réclame lord Selborne, parce que nous ne pourrions pas les équiper de marins et d'officiers, sans mettre au rancart des navires encore très bons pour le service qu'ils ont à faire et mettre les équipages et les officiers de ces navires sur les dreadnoughts additionnels."

C'est le 25 juillet dernier que ces paroles étaient prononcées dans la chambre des communes anglaises. Me sera-t-il permis de demander ce que le gouvernement anglais pensait de l'addition de trois dreadnoughts au lieu de quatre? Si le gouvernement anglais déclare qu'il ne peut pas, sans de grands sacrifices, trouver des équipages et des officiers pour les quatre navires additionnels demandés par le comte Selborne, comment fera-t-il pour se procurer des officiers et des matelots pour les trois dreadnoughts que le Gouvernement canadien lui offre?

Je suis convaincu que, dans cette affaire, l'amirauté n'a pas été assez libre d'agir à sa guise. Je répète qu'elle a été assez circonvenue et que l'offre de secours lui a été faite de telle manière qu'elle n'a pas pu dire ce qu'elle préférait. Je ne parle pas ainsi à la légère. J'ai d'excellentes raisons pour employer un pareil langage. Deux mois avant l'arrivée en Angleterre du premier ministre canadien et de ses collègues, neuf semaines au plus, M. Churchill a prononcé un discours très important, au banquet de la Shipwright Company à Londres. Je crois que c'est une coutume établie et qu'à tous les banquets annuels de cette compagnie, le premier lord de l'amirauté fait des déclarations officielles.

M. MIDDLEBRO: Dans quel mois était-ce?

M. GUTHRIE: Dans la première semaine de mai ou dans la dernière semaine d'avril, huit ou neuf semaines avant l'arrivée du premier ministre canadien et de ses collègues en Angleterre, où ils allaient s'entendre avec les autorités britanniques en vue de formuler une politique navale canadienne. Bien que les parties les plus importantes de ce discours aient déjà été citées, je me permettrai d'en rapporter un ou deux passages, entre autres les suivants:

Les flottes anglaises sont en ce moment presque concentrées. La récente grande revue que le roi a passée est une preuve de la valeur de la concentration que l'amirauté a amenée dernièrement à l'acte final, un programme de concentration navale qui a donné une véritable mesure de sécurité au centre et au cœur de l'empire anglais.

Mais il y a un aspect de la concentration navale qui exige l'attention des esprits réfléchis ici et partout dans tout l'empire. Le fait que notre flotte est non seulement concentrée sur le théâtre décisif de la guerre, mais doit y rester concentrée et jusqu'à un certain point liée à ce théâtre, ce fait a créé depuis quelques années un nouveau besoin, une nouvelle occasion pour les grandes possessions autonomes de la couronne.

Et un peu plus loin:

Pour le présent, et pendant quelques années encore, nous pouvons, non seulement maintenir une marge suffisante sur les points stratégiques dans les eaux territoriales, mais nous pouvons par des arrangements spéciaux et une mobilisation partielle, si le besoin s'en faisait sentir, mettre en service de fortes escadres qui iraient au secours de nos colonies ou nos possessions d'outre-mer, dont les intérêts seraient menacés ou attaqués.

J'ai fait cette citation dans un but spécial que j'indiquerai dans un instant. Plus loin, M. Churchill ajoute:

Voici une grande occasion qui se présente pour nos possessions autonomes, ces nations jeunes et vigoureuses qui ont grandi sur tous les points du globe, à l'ombre du drapeau britannique, sous l'aiguillon et la protection de nos institutions. Elles ont déjà commencé à s'en rendre compte. L'Australie a entrepris la construction d'une puissante flotte moderne. La Nouvelle-Zélande a mis un beau navire en service dans la marine anglaise.

Au Canada les hommes de tous les partis et appartenant aux deux nationalités portent un vif intérêt à ce problème et se demandent quels sont les meilleurs moyens à prendre pour assurer la sécurité du Canada et de toutes les parties de l'empire britannique. Je crois que nous recevrons bientôt la visite du représentant du nouveau ministère canadien qui doivent venir s'entendre avec le gouvernement et l'amirauté, sur un programme à adopter pour l'avenir.

Il continue dans ces termes:

Si depuis ces dix dernières années notre politique s'est constamment orientée vers la concentration de la marine anglaise sur le théâtre décisif des événements futurs, il me semble, et j'ose dire qu'il vous semblera aussi, que l'évolution navale des dix années à venir consistera dans la croissance des forces navales effectives des grandes possessions d'outre-mer. Nous pourrons alors faire ce qu'on appellera sans doute une juste répartition du travail entre la mère patrie et les nations filiales et nous pourrons maintenir la suprématie des mers envers et contre tous, à l'endroit décisif, pendant que les possessions garderont et protégeront le reste de l'empire.

Quand le premier lord de l'amirauté prononçait ce discours, il prévoyait l'arrivée prochaine des ministres canadiens à Londres. Je suis convaincu qu'à ce moment les dates des entrevues étaient fixées. Il savait que les ministres canadiens arriveraient

bientôt; il connaissait l'effet que produiraient ses paroles et, malgré tout et de propos délibéré, il entreprend d'expliquer ce qu'il considère être la meilleure politique navale de l'empire et des possessions britanniques d'outre-mer, à un auditoire probablement plus versé dans ces questions que celui que l'on pourrait réunir en aucun autre endroit de l'univers.

Le plan déroulé par M. Churchill dans cette circonstance est si clair qu'il est impossible de s'y méprendre. Il dit que depuis dix ans l'amirauté s'est appliquée à retirer ses plus puissants navires des mers éloignées, pour les concentrer sur le théâtre probable de la prochaine guerre. C'est aussi ce que déclare expressément le mémoire soumis par l'amirauté. M. Churchill explique que le mieux que puissent faire les possessions britanniques, et l'occasion s'en présente pour elles, serait d'assurer la défense des colonies et la sécurité des voies commerciales, pour permettre à la mère patrie de concentrer tous ses efforts sur un point décisif si la nécessité s'en présentait.

Remarquez bien, monsieur l'Orateur, que ce discours a été prononcé huit ou neuf semaines avant l'arrivée des ministres canadiens à Londres. Remarquez bien que des passages de ce discours sont répétés, mot pour mot, dans le rapport de l'amirauté. Aux Etats-Unis et au Canada on désignerait ce discours sous le nom de discours-programme; il a servi de base au mémoire de l'amirauté. Mais dans ce mémoire on a omis la partie de ce discours qui est certainement la plus importante, au point de vue du Canada. Pourquoi cette omission? Parce que le premier ministre du Canada disait: Nous n'aurons pas de marine canadienne tant que certains obstacles que j'ai moi-même contribué à créer ne seront pas disparus.

Avec un pareil document sous les yeux, peut-on raisonnablement supposer que M. Churchill a changé d'avis pendant les huit semaines écoulées entre son discours et l'arrivée des ministres canadiens à Londres? Le programme naval de l'Allemagne pour l'an dernier a été publié le printemps dernier. Je ne puis donner la date exacte de la promulgation, mais M. Churhill déclare que le programme ne comporte aucune augmentation appréciable dans la construction, mais seulement dans l'armement des navires. Il n'est donc pas possible de supposer que c'est la promulgation du nouveau programme naval allemand qui a amené M. Churchill à modifier sa manière de voir dans le court intervalle de huit ou neuf semaines. Il est hors de doute que la déclaration faite officiellement au banquet de la Shipwright Co. était le résultat de consultations et de discus-

sions entre M. Churchill et les hauts fonctionnaires de l'amirauté. Ce n'était pas seulement l'opinion du ministre, mais aussi celle de l'amirauté. Le premier lord n'est que le porte-parole de l'amirauté et les demandes de crédits qu'il soumet au parlement sont préparées et signées par les lords et les fonctionnaires de l'amirauté et je crois qu'elles sont toujours accordées; les crédits sont quelquefois augmentés, mais jamais refusés. Le ministre est donc, plus ou moins directement, membre de l'amirauté et c'est à ce titre de représentant de cette institution qu'il a fait ces déclarations si peu de temps avant l'arrivée du premier ministre canadien et ses collègues.

Que faut-il penser des conditions dans lesquelles les ministres canadiens ont fait leur offre à l'amirauté? Les ministres canadiens ont simplement demandé sous quelle forme une aide immédiate de leur part serait la plus effective pour répondre aux besoins présents et prochains. Je demande l'indulgence de la Chambre pendant les quelques instants que je consacrerai à la discussion de ce point de la question, car c'est la seule ligne du mémoire de l'amirauté dont le Gouvernement puisse se prévaloir pour la défense de son projet.

Tous les ans, des besoins nouveaux se présentent non seulement en Angleterre, mais dans tous les pays et les exigences navales augmentent très rapidement. Elles sont plus fortes d'année en année. Ces exigences sont de même nature que celle que nous avons ici même. Durant la présente session, le ministre des Finances nous soumettra son budget et nous pourrons constater qu'il est plus élevé que celui de l'an dernier. Chaque municipalité, dans le pays, doit faire face à des besoins nouveaux et partout, pour une raison ou pour une autre, les dépenses vont en augmentant.

C'est aussi le cas de l'amirauté britannique et celui des autres ministères de la marine de guerre qu'on trouve dans tous les autres pays européens. A ces derniers ainsi qu'à la première il faut tel montant qui leur permette d'entretenir les unités qu'ils possèdent déjà et d'en construire d'autres; c'est une nécessité qui s'impose. Peut-il se trouver quelqu'un pour dire que le terme "besoin" signifie "nécessité" même dans le sens le plus large du mot? Mais supposons qu'il s'agisse d'un besoin qui s'impose à ces pays qui sont prêts à y faire face, cela implique-t-il l'idée d'une nécessité ou d'une urgence quelconque? Aucunement. Il restera un budget dont le volume s'accroîtera d'une année à l'autre; subsistera également la détermination du gouvernement britannique de faire face à cette urgence et à ce besoin dont je parle. Dans tout ce document trouve-t-on une seule ligne qui laisse

entendre d'une façon quelconque que l'Angleterre a besoin de telle ou de telle aide et cela d'une façon absolue, qu'elle réclame ce secours indispensable? Pas un seul mot de tout ce document ne nous permit d'en arriver à cette conclusion. J'ai entendu dire que l'Angleterre n'a jamais demandé le moindre secours pécuniaire à ses colonies et m'est avis que cela est bien vrai. Cependant, je sais qu'au Manitoba sir Rodmond Roblin, premier ministre de cette province, a déclaré sur les tréteaux publics que l'Angleterre s'est adressée à ses colonies, les suppliants à genoux de lui venir en aide, tout cela dans le but de faire voir la posture critique en laquelle elle se trouve. Je n'ignore pas, non plus, que l'honorable ministre du Commerce a dit que l'Angleterre adresse l'appel le plus pressant que peut faire entendre le cœur animé de la loyauté la plus sincère. Je m'insurge contre cette affirmation.

L'hon. M. FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Qu'on pourrait adresser à des cœurs loyaux.

M. GUTHRIE: Que des cœurs loyaux pourraient faire entendre. Je vais lire cette déclaration telle que je la trouve consignée aux Débats.

M. FOSTER: Que l'honorable député veuille donc lire la phrase qui précède celle dont il parle.

M. GUTHRIE: Je lirai d'abord celle que j'ai citée en premier lieu.

M. FOSTER: Mieux vaudrait commencer par l'autre.

M. GUTHRIE (lisant):

C'est l'appel le plus pressant que l'on puisse adresser à des cœurs honnêtes et loyaux pour leur demander de l'aide.

Le silence de la Grande-Bretagne est un appel à l'aide.

M. FOSTER: Mieux aurait valu lire l'autre phrase.

M. GUTHRIE: Eh bien, lisons-là:

L'Anglerterre n'a jamais—ce qu'elle ne fera jamais—demandé des secours à ses colonies non plus qu'à d'autres pays du monde.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. GUTHRIE: Que les honorables députés veuillent donc attendre un instant.

Et le fait qu'elle n'a pas eu et qu'elle n'aura pas recours à cette alternative ne doit pas s'interpréter dans un sens qui nous excuse de ne pas lui venir en aide. C'est l'appel le plus sensible qu'on puisse faire à des cœurs honnêtes et loyaux.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. SCHAFFNER: Maintenant que l'honorable député lise donc ce que dit sir Rodmond Roblin.

M. GUTHRIE: Je sais que cet avancé est exact et que l'Angleterre ne demande pas d'aide.

Cependant, voici sir Rodmond Roblin qui vient nous dire que l'Angleterre se traine à nos genoux.

M. SCHAFFNER: L'honorable député interprète mal cette déclaration de sir Rodmond Roblin en prétendant qu'elle comporte cette idée?

M. GUTHRIE: Elle est parfaitement connue. On la relèvera en parcourant les journaux qu'on trouve à la salle de lecture et ailleurs.

M. SCHAFFNER: C'est la façon dont l'honorable député interprète cette déclaration, mais il fait complètement erreur sur ce point.

M. GUTHRIE: Cette question présente un autre aspect que j'aimerais faire ressortir quelque peu et qui se rapporte au motif qui a engagé l'honorable premier ministre et ses collègues à prendre une attitude qu'ils avaient arrêtée certainement avant et qu'ils ont maintenue après leur départ pour la Grande-Bretagne au cours de l'été dernier; ils proclamaient alors qu'ils n'établiraient pas de marine de guerre canadienne, non plus qu'une marine de guerre permanente, ainsi qu'on voudra l'appeler.

Il fut un temps que nous nous rappelons tous où cette Chambre entretenait le même avis en ce qui avait trait à ce que le Canada pouvait ou devait faire; pour s'en convaincre, on n'a qu'à remonter au mois de mars 1909. Les circonstances qui ont marqué cette unanimité de sentiment sont plutôt remarquables. Ceux d'entre nous qui avons conservé le souvenir du débat qui s'est engagé alors, se rappelleront également qu'il existait presque une panique réelle, un malaise sérieux dans toutes les parties de l'empire britannique et même par tout l'univers, pourrait-on dire. Ce malaise provenait principalement d'un discours prononcé à la chambre des communes le 16 mars par M. Arthur Balfour, alors chef de la loyale opposition de Sa Majesté au parlement britannique.

M. Balfour avait dit en cette circonstance que la Grande-Bretagne, ayant cessé la construction de navires de guerre au point de n'en mettre qu'un en chantier par année, l'Allemagne avait profité de cette inactivité pour accélérer autant que possible la construction de ses navires de guerre, et cela, au point qu'avant trois ans l'Allemagne compterait dans la mer du Nord une flotte aussi puissante, si elle ne l'emportait sur elle, que celle qu'y comptait déjà la Grande-Bretagne dont la suprématie se trouverait ainsi menacée. Ce discours causa une sensation profonde par tout l'univers et par toutes les parties de l'empire particulièrement.

Il est vrai d'ajouter que la prédiction de

M. Balfour ne s'est pas réalisée. N'empêche que ses prédictions reposaient sur une connaissance exacte des faits qui se produisaient alors en Grande-Bretagne et en Allemagne en ce qui se rattachait à la construction de navires de guerre. Il y avait exagération dans le cas de l'Allemagne, mais non pas dans ce qui se rapportait à la Grande-Bretagne. M. Balfour annonçait que le moment critique où l'Allemagne pouvait défier avec succès la Grande-Bretagne quant à la suprématie des mers serait le 1er avril 1912, alors que l'Allemagne compterait probablement 21 dreadnoughts et que la Grande-Bretagne n'en possèderait que 25; observons, toutefois, qu'à ce temps-là la Grande-Bretagne avait 18 dreadnoughts et que l'Allemagne n'en comptait que 10. Quoi qu'il en soit, la déclaration du mois de mars 1909 causa une alarme générale. Bientôt le ciel se couvrit de nuages menaçants; l'Australie offrit par câblogramme un dreadnought, avec promesse d'une autre unité de combat si cela devenait nécessaire; de son côté la Nouvelle-Zélande câbla l'offre d'un dreadnought. Nous, habitants du Canada, avons peut-être montré plus de calme qu'on n'en trouverait dans les autres colonies; cependant, mon honorable ami (M. Foster) en ces temps d'excitation outrée, s'est montré à la hauteur des circonstances en prononçant ici même, en dépit de l'orage menaçant, du malaise qui étreignait l'empire et les autres pays de l'Europe, en dépit de l'offre de dreadnoughts par les autres colonies, un discours qui ne le cède en rien aux meilleurs qu'il a faits au cours de sa longue carrière politique. Il a parlé en termes modérés, passant en revue toute la question jusque dans ses moindres détails dans le but de se convaincre de l'exactitude des faits et de découvrir ce que le Canada pouvait ou devait faire pour aider la mère patrie. L'effet causé par ce discours fut tel que la Chambre accepta unanimement une motion déclarant que le maintien de la suprématie de la Grande-Bretagne sur les mers du monde était de nécessité absolue, non seulement pour la sécurité de l'empire lui-même, mais encore pour le maintien de la paix universelle. La Chambre déclara encore que le Canada trouverait plus de facilité à acquitter ce qu'il devait à l'empire en construisant une marine de guerre qui lui serait propre et en établissant un service maritime qui, sous ce rapport, relèverait de l'amirauté britannique avec laquelle il coopérerait. La Chambre affirma également que le paiement d'une certaine somme à termes périodiques à la Grande-Bretagne ne saurait convenir; elle déclara en outre ceci:

La Chambre exprime sa ferme conviction que chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien sera prêt à faire tous les sacrifices nécessaires pour fournir aux autorités impériales la coopération la plus loyale et la plus sincère à tout mouvement ayant pour but le maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

Nous avons tous accepté ce projet de résolution et notre attitude fut commentée favorablement par toute la population de ce pays. Nous n'offrions pas de dreadnought; nous refusions d'approuver les contributions dont on parlait ailleurs et notre attiude fut reconnue digne par tous les habitants de ce pays et probablement par ceux de la Grande-Bretagne eux-mêmes. Celui à qui l'on doit probablement attribuer tout le mérite qui a rejailli sur nous en cette circonstance, c'est l'honorable ministre du Commerce au moins en ce qui se rapporte à l'initiative de ce mouvement. En cette circonstance, mon honorable ami a appuyé de raisons assez sérieuses son opposition à toute contribution, fût-elle régulière, fût-elle périodique.

Dans son discours du 18 décembre dernier il nous a dit qu'il existe une différence entre une contribution ou un don isolé et le paiement d'une certaine somme à date fixe ou périodique; je reconnais avec lui qu'il faut établir une certaine distinction entre les deux alternatives. Si l'on demandait à un juge d'interpréter la disposition que je viens de lire et qui se rapporte à des paiements opérés à dates fixes et périodiques et de tenir compte en même temps du projet qui consiste à n'accorder qu'une contribution isolée, m'est avis que ce magistrat déciderait qu'au point de vue technique l'honorable député a raison d'affimer qu'il faut établir une distinction. Cependant, l'argument si bien établi par l'honorable député en cette enceinte même au mois de mars 1909, s'applique avec autant de force à une simple contribution qu'à une contribution régulière.

Quels étaient les points sur lesquels il a spécialement insisté dans le discours dont je parle? Je les cite tels que la mémoire me les rappelle. Il nous dit alors que l'idée d'une contribution en deniers n'était pas digne de notre attention; qu'il lui semblait que c'était nous servir d'un moyen pour nous décharger d'une obligation qui nous incomberait et que nous agirions en la façon de celui qui loue les services de quelqu'un pour protéger sa propre famille; si la mémoire ne me fait pas défaut, une autre objection qu'il invoquait consistait à dire qu'une contribution en deniers ressemblait par trop au paiement d'un tribut. Cet argument n'est pas toujours de mise, car une simple contribution ne ressemble pas toujours à un tribut, alors qu'un paiement forcé ne diffère pas toujours de la nature d'un tribut . . .

M. FOSTER: Je ne crois pas que cela importe beaucoup, mais je ferai observer que j'ai dit qu'une contribution de la nature de celle dont quelques-uns parlaient ressemblait beaucoup à un tribut,

mais que, en ce qui me concerne, je n'ajoutais pas beaucoup de poids à cet argument

Sir WILFRID LAURIER: Pas beaucoup, mais seulement un peu de poids.

M. FOSTER: Je laisserai mon honorable ami le plaisir d'interpréter cela à sa guise.

M. GUTHRIE: Dans ce cas, on a invoqué ce motif pour combattre toute contribution, mais on doit reconnaître que mon honorable ami a déclaré alors qu'il n'ajoutait pas beaucoup d'importance à ce détail.

M. FOSTER: Parce que cette contribution n'était pas forcée.

M. GUTHRIE: Mon honorable ami s'appliqua tout particulièrement à faire voir que la contribution constituait un moyen défectueux en ce qu'elle ne faisait éclore aucun sentiment national, ne permet pas à la semence de pénétrer dans le sol ni de prendre racine en ce pays; que les Canadiens tenaient à l'épanouissement d'un sentiment canadien, et surtout d'un sentiment de nature à aboutir à la défense de nos ports et des avenues de notre commerce. Il disait, je m'en souviens, que la question du commerce et de la défense étaient si étroitement unies l'une à l'autre que rien ne pouvait les séparer, et il posait en principe qu'il était du droit et du devoir du Canada de se préoccuper de la défense de ses ports et de ses routes commerciales.

La Chambre entière se rangea alors à son avis, et, à l'heure qu'il est, de tous ceux qui siègent à votre gauche, monsieur l'Orateur, il n'en est pas un seul qui ne s'en tienne encore rigoureusement à ce que mon honorable ami proclamait en 1909. S'il y a eu déviation, répudiation ou reculade, ce fut dans les rangs de la droite, et même—chose regrettable—chez les membres du cabinet. La gauche est pour la suprématie anglaise d'abord, encore et toujours. Elle considère que le Canada n'a pas seulement droit, mais qu'il est tenu de faire sa juste et large part pour assurer le maintien de cette suprématie. Nous croyons aussi, comme il est dit dans cet ordre du jour-là, que le Canada saura, le cas échéant, aller de l'avant; et mon chef très respecté (sir Wilfrid Laurier) ne manqua pas de déclarer en cette même circonstance, qu'en cas de besoin, à l'heure du danger, ce n'est pas le versement d'une contribution de $35,000,000, ni même, ainsi qu'il le disait, d'une somme quatre fois plus considérable que cela que les députés libéraux demanderaient au pays, mais qu'ils voudraient plutôt mettre à la disposition de la mère patrie les ressources entières de notre budget et jusqu'au dernier des enfants du Canada.

Cette déclaration a été faite plus d'une fois en cette Chambre et au dehors; je ne la rappelle que parce que mon honorable ami a passé trois quarts d'heure à discuter péniblement des choses qui, à nos yeux sont de véritables axiomes, des questions qui ne demandaient aucun effort d'argumentation, tant elles sont évidentes. Tel était, en 1909, l'avis de mon honorable ami, et celui de son chef le premier ministre.

Se conformant à cette résolution, le Gouvernement se mit à l'œuvre et envoya ses délégués qui n'étaient autre que l'honorable M. Brodeur, maintenant juge, et sir Frederick Borden, alors ministre de la Milice. A cette époque, le chef actuel du cabinet allait à Londres par affaire ou pour son agrément et durant le séjour qu'il y fit, adressait la parole à un grand banquet. Le banquet qui eut lieu à Londres le jour de la fête nationale des Canadiens est toujours une cérémonie importante, et les discours qui s'y font sont reproduits dans toutes les parties de l'empire britannique. Le 1er juillet 1909, le premier ministre actuel confirmait l'attitude qu'il avait prise à la Chambre en déclarant de façon non équivoque que ce qu'il fallait au Canada, c'était l'établissement d'une marine canadienne. Plus tard, à son retour d'Angleterre, ses admirateurs d'Halifax lui offrait un banquet auquel il exposa de façon aussi nette que précise sa manière d'envisager la question. Je ne donnerai pas lecture de ce discours, aimant mieux me borner à en rappeler les grandes lignes.

Depuis quarante ans, disait mon très honorable ami, nul obstacle constitutionnel n'était venu entraver l'établissement d'une marine canadienne; la résolution unanimement votée par les Chambres à la dernière session formulait bien le programme le meilleur, mais il se pouvait que certain élément du parti conservateur le vît d'un œil défavorable. Il entendait par là, j'imagine, le groupe que dirigeait alors l'ex-ministre des Travaux publics, M. Monk) et dont le chef est aujourd'hui le ministre des Postes. Et il ajoutait que les navires de la marine canadienne devraient être construits au pays même parce que nous avions le fer, la houille, le bois et les hommes.

M. GRAHAM: Et le nickel.

M. GUTHRIE: Je crois bien qu'à cette époque-là, en 1909, il ne se rendait pas pleinement compte de l'effet que, durant son voyage en Angleterre, son ex-collègue avait produit dans la province de Québec. Les Chambres étaient à peine prorogées que le député de Jacques-Cartier, visiblement mécontent, commençait sa petite propagande et s'alliait à d'autres mécontents ou libéraux dissidents, savoir: MM. Bourassa et Lavergne. Ils se mirent alors tous trois à parcourir la province de Québec, s'efforçant de passionner les esprits en

s'attaquant à la résolution relative à la marine canadienne.

Lorsque, à l'automne de cette année-là, il adressait la parole à Halifax, M. Borden n'était pas encore au fait de l'attitude de certains politiciens de la province de Québec, puisque son discours ne faisait que confirmer en tous points l'attitude qu'il avait prise antérieurement. A la session suivante, le gouvernement s'empressait de déposer un projet de loi concernant le service de la marine canadienne. Le 12 janvier 1910, à l'occasion de la première lecture du bill, le chef actuel du Gouvernement prenait la parole et abordait pour la première fois la question de la représentation du Canada dans les affaires de l'empire. Lors de la 2e lecture, le 3 février 1910, il se bornait à faire allusion à cette question, et dans l'amendement qu'il déposa contre l'adoption du projet de loi, il n'y avait pas un seul mot de la représentation du Canada dans les affaires de l'empire. Il se bornait à affirmer que notre programme était mauvais et proposait le don de cuirassés.

Un personnage illustre, homme d'Etat vénérable, sir Charles Tupper, écrivit une lettre conçue en termes aussi énergiques qu'explicites; mais il n'en fut pas tenu compte et l'on combattait la 2e lecture du projet de loi. Celui-ci fut néanmoins adopté et les choses en restèrent à peu près à ce point jusqu'à l'automne de 1910, alors qu'eut lieu l'élection maintenant fameuse de Drummond-et-Arthabasca.

Jusqu'à ce moment-là, nul ne s'était encore rendu compte de la puissance du mouvement à la tête duquel s'étaient placés le représentant de Jacques-Cartier et MM. Bourassa et Lavergne. La circonscription de Drummond-et-Arthabasca avait toujours été une forteresse libérale. Favorable à l'établissement d'une marine de guerre canadienne, le candidat ministériel était défait par un soi-disaant nationaliste, par le candidat qu'appuyait l'honorable député de Jacques-Cartier, qui vient de sortir du cabinet. Ce fut une lutte acharnée. Dans la province d'Ontario ou en Angleterre, je crois bien que le substitut de la couronne n'aurait pas laissé passer sans intenter de poursuites pour sédition ou quelque autre motif semblable, le langage dont on se servit au cours de cette campagne électorale et les articles que certains quotidiens publièrent dans le temps. Une extrême violence marqua cette élection; le candidat ministériel fut défait par un personnage qui ne voulait avoir rien de commun avec l'Angleterre, ses flottes ou quoi que ce fût, et, si je ne me trompe, c'est à ce moment précis que le premier ministre et son collègue du Commerce prirent définitivement leur parti en se disant qu'il fallait profiter de ce que l'heure leur offrait de favorable. Le ministre du Commerce reçut de Montréal une dépêche où on lui demandait ce que les électeurs devaient faire. Je n'ai pas par devers moi le texte même de sa réponse, mais je sais qu'il répondit à peu près en ces termes: "Votez la déchéance du gouvernement Laurier," ce qui équivalait à inviter les gens à voter pour le candidat nationaliste, puisqu'il n'y avait pas de candidat conservateur en lice.

Le soir même de l'élection ou dans la soirée du lendemain, le ministre du Commerce faisait un discours où il disait: "Ne disons pas trop de mal de Bourassa, car cet homme a du bon!"

M. FOSTER: C'est ce que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a déjà pensé.

M. GUTHRIE: Et je crois qu'à cette même occasion le représentant de Toronto-centre (M. Bristol) tenait un langage à peu près semblable. En cette soirée de l'automne de 1910, on donnait une forme définitive au futur programme du parti conservateur. Les Chambres se réunirent en novembre 1910, et à l'occasion de l'adresse en réponse au discours d'ouverture de la session, le député de Jacques-Cartier (M. Monk) formulait un amendement dont le texte est consigné aux Débats. La partie de cet amendement que je veux signaler à l'attention de la Chambre constituait l'énoncé du programme et des principes que soutenait le député de Jacques-Cartier, programme et principes que le chef actuel du ministère semble avoir approuvés, puisqu'il vota pour l'amendement. Voici le texte dont il s'agit:

Cette Chambre regrette que le discours du trône n'indique en aucune manière que le Gouvernement ait l'intention de consulter le peuple au sujet de sa politique navale et de la question générale de la contribution du Canada aux armements de l'empire.

Cet amendement, ainsi que je l'ai dit, fut déposé par le représentant de Jacques-Cartier, alors chef du parti nationaliste de la province de Québec; il eut l'appui du chef actuel du Gouvernement et de neuf de ses collègues du cabinet. Ils savaient ce dont il s'agissait et sur quoi ils votaient. Il y a lieu de présumer que leur vote traduisait leur sentiment et leurs convictions; or, ils n'hésitèrent pas à proclamer par leur vote que la question de la marine devait tout d'abord être soumise au peuple.

Après le dépôt de la convention douanière avec les Etats-Unis, en janvier 1911, il ne fut plus du tout question de la loi navale aux séances du reste de la session. En huit des provinces du Canada, cette question ne fut que fort peu agitée; la discussion s'en poursuivit cependant dans celle de Québec, et avec plus d'aigreur que jamais.

Le 5 décembre, le premier ministre disait à la Chambre que son programme était sou-

mis au peuple depuis au moins deux ans, vu qu'il l'avait formulé ici même, en 1910. Mais le peuple n'a jamais été invité à se prononcer sur ce programme; à l'élection de 1911, il ne s'est pas prévalu une seule fois de l'attitude de son parti sur la question de la marine. Le manifeste spécial qu'il lança à cette époque ne souffle pas un mot du programme qu'il énonçait à la Chambre en novembre 1910.

Il est bien évident que son alliance avec les nationalistes de Québec ne lui permettait pas de soumettre au peuple la politique qu'il préconisait en 1910. Aux termes du programme qu'il soumit au peuple en 1911, le service de la marine canadienne n'était d'aucune utilité pratique, susceptible d'entraîner un gaspillage considérable de deniers et propre à occasionner une perte considérable de biens et d'existences. En voici le texte:

Depuis la dernière élection générale, le ministère a adopté, relativement aux affaires navales, une ligne de conduite nouvelle qui est d'une importance extrême. Elle n'a pas été discutée en public au cours de l'élection et elle porte toutes les marques d'un projet mal élaboré et conçu à la hâte. A mon avis, en la suivant, nous ne saurions bien remplir nos devoirs envers l'empire. Je prétends que le projet du ministère est de créer des forces navales qui seront d'une complète inutilité en temps de guerre et, par conséquent, ne procureront pas d'avantages réels au Canada, ni à l'empire. La construction, l'armement et l'entretien de la flotte coûtent des sommes d'argent énormes. En temps de guerre le résultat probable sera de sacrifier inutilement nombre de vies précieuses, sans aucunement augmenter les forces actives de l'empire. Plus on y songe, plus il devient évident que tout le projet naval du ministère est une regrettable bévue.

Voilà ce que disait le premier ministre dans son manifeste avant l'élection, et voilà la politique navale qu'il a soumise aux électeurs, si tant est qu'il leur en ait soumise une. Je crois qu'au cours de la lutte électorale personne n'a soufflé mot de la politique navale dans les huit provinces du Canada. J'avoue que dans la province de Québec, cette question a été le grand cheval de bataille, mais voyez avec quelle adresse mon honorable ami avait rédigé son manifeste. Il n'affirmait pas qu'il irait en Angleterre s'assurer de la situation et qu'ensuite si la métropole avait besoin d'aide, il lui en accorderait, soit par le don d'une somme d'argent, soit autrement. Il ne disait pas qu'après avoir réglé certains problèmes constitutionnels il établirait pour toujours une flotte canadienne. Voici la seule conclusion qu'on puisse tirer de son manifeste: le projet naval du ministère libéral ne vaut rien; une bévue a été commise et je l'affirmerai, si vous m'en donnez l'occasion.

Pourquoi parlait-il ainsi? Parce que telle était l'alliance conclue entre les conservateurs et les nationalistes. Je me demande si on a connaissance de cette alliance en Angleterre. Je me demande si les lords de l'amirauté savent que le premier ministre ne pouvait pas établir un service naval.

Je ne crains pas d'affirmer que le parti conservateur s'est engagé, non pas de vive voix mais par écrit, à abolir le service naval canadien, et cet écrit se trouve entre les mains des chefs nationalistes. N'allez pas croire un seul instant que des hommes de la trempe de MM. Henri Bourassa et Lavergne accepteraient la parole des conservateurs canadiens. Dans la belle circonscription de Nipissing, nous savons qu'un homme, aujourd'hui sénateur, qui comptait un grand nombre de Canadiens-Français parmi ses électeurs, a demandé du secours à M. Bourassa. Il en a obtenu, mais il lui a d'abord fallu signer l'écrit. Nous connaissons le cas du candidat conservateur d'Algoma-est qui avait aussi plusieurs Canadiens-Français parmi ses électeurs. C'était un brave Ecossais, et je suis porté à rougir de lui. Il a appelé M. Bourassa à son secours, et celui-ci s'est rendu à son appel... mais seulement après la signature de l'écrit. Je crois que le parti conservateur canadien est aussi lié qu'un parti peut l'être par sa promesse aux nationalistes et que cette promesse est couchée par écrit et constitue un danger qui menace l'existence du ministère. Voilà pourquoi celui-ci ne saurait établir pour toujours une flotte canadienne.

L'objection qu'on tire de la Constitution me parait absurde. Quel rapport y a-t-il entre le service naval canadien et la représentation au parlement impérial? Le Canada a créé une milice; quelqu'un met-il en doute qu'il en avait le droit? C'était un droit fondamental et nous n'étions pas tenus de prendre l'avis de personne. Je prétends que le premier devoir des membres de cette Chambre est de fournir des subsides à Sa Majesté et de voir à la défense du pays. Ce sont là leurs fonctions élémentaires qu'ils sont tenus de remplir sans aucun mandat de la part du public. C'est d'après ce principe que nous avons créé une milice, que nous nous sommes proposé d'établir et que nous avons établi un service naval canadien—point n'était besoin de mandat de qui que ce soit et il n'y avait aucun problème constitutionnel en jeu.

Le premier ministre ne se propose peut-être pas d'établir un service naval canadien; il veut peut-être venir en aide à une division du service impérial. Je lui demande, à lui et à ceux qui l'entourent, s'il y a quelque empêchement constitutionnel ou autre à ce que nous protégions le littoral du Canada, comme nous avons protégé l'intérieur en établissant notre milice. Qu'on lise l'article de la loi de milice et l'article de la loi du service naval, articles qui sont presque identiques.

M. LANCASTER: En réponse à l'honorable député, je ferai observer que la loi de l'Amérique septentrionale anglaise décrète clairement que la flotte du Canada, ou la flotte qui sera au Canada, sera sous la dépendance du Roi et que la loi qu'il porte aux nues met cette flotte sous la dépendance du Gouverneur en conseil. Voilà la différence.

M. GUTHRIE: Dans la loi de la milice canadienne, je vois un article décrétant que le Gouverneur en conseil peut, s'il le juge convenable, envoyer la milice dans une partie quelconque du globe, et la loi du service naval renferme un article semblable. La question n'a pas d'importance et je n'ai pas l'intention d'insister sur ce sujet, mais l'honorable député peut, pour sa propre satisfaction, se rendre à la bibliothèque et comparer les deux textes de loi.

M. LANCASTER: Lisez la loi de l'Amérique septentrionale anglaise et vous comprendrez.

M. GUTHRIE: Je soutiens que rien n'empêche l'établissement d'un service naval canadien, qu'il n'y a aucun obstacle constitutionnel ou autre et que, si on a parlé d'un obstacle constitutionnel, c'est uniquement afin de mettre les membres du ministère à l'abri et de leur permettre de tenir leur engagement envers le parti nationaliste, en supprimant le service naval canadien, sans cela, le premier ministre ne soumettrait pas à la Chambre le présent projet. Dans son for intérieur, après avoir entendu et lu ses déclarations, après les avoir soigneusement étudiées, je ne puis croire que le premier ministre lui-même pense qu'il existe la moindre excuse pour motiver sa proposition de voler au secours de l'empire britannique. Je ne crois pas qu'il considère qu'il y ait danger; il n'a certainement pas établi sa thèse; il a simplement usé d'un subterfuge pour contourner un obstacle qu'il ne voyait pas lorsqu'il a pris la parole à Halifax en 1909 et qu'il a déclaré qu'il n'y avait pas d'empêchement constitutionnel. Il cherche maintenant à éviter l'obstacle que son parti lui a suscité par l'exécrable alliance qu'il a conclue avec le parti nationaliste de la province de Québec.

Quelle est la ligne de conduite à suivre dans les circonstances? Sans parti pris, qu'est-ce que le Canada doit faire, si ma prétention est fondée? Si les désirs de M. Asquith sont vrais, si l'avis de M. Churchill est sage, qu'est-ce que le Canada doit faire? —car nous sommes tous d'avis qu'il doit faire quelque chose. Ne doit-il pas suivre le conseil donné par M. Churchill dans son discours devant la compagnie des constructeurs de navires? Je soutiens que oui. Voici un contre-projet qui, je le sais, a été critiqué tantôt à cause des dépenses qu'il entraînerait, et tantôt à cause du temps requis pour la construction. On invoque différents inconvénients en différents temps, mais ces inconvénients sont-ils réels ou importants? Ne pouvons-nous pas construire des dreadnoughts au Canada? Je voudrais entendre dire que nous ne le pouvons pas. S'il faut six, huit ou dix ans, est-ce là un empêchement? Sommes-nous menacés d'un danger immédiat?

A ce sujet, la politique de l'opposition est de nous mettre à l'œuvre sur l'heure. S'il faut en croire le ministre du Commerce, en pareil cas, les commencements doivent être modestes. Mais le Gouvernement précédent n'a pas cherché à débuter sur une petite échelle; son projet impliquant une dépense d'environ $13,000,000 pour la construction et de $3,500,000 pour l'entretien n'était pas un mauvais début. Que peut-on objecter à ce que le Canada débute sur une plus vaste échelle qu'il ne se proposait de le faire il y a deux ans? L'amendement de mon chef demande la création d'une marine canadienne et la construction de deux escadres complètes—l'une dans les eaux du Pacifique et l'autre dans les eaux de l'Atlantique—et la seule raison que j'aie entendu invoquer contre ce projet, c'est qu'il est impossible de construire ces vaisseaux au Canada, que cela prendrait trop de temps. Tout ce que je puis dire c'est que, si, après le renversement du ministère, le Gouvernement actuel s'était mis à l'œuvre comme il aurait dû le faire, les chantiers maritimes seraient prêts à entreprendre ce printemps même la construction des navires. Au lieu de cela, pour tenir ses promesses aux nationalistes, il a renvoyé les chèques, détruit les soumissions et n'a rien fait de plus.

Avec quelle persistance le ministre du Commerce reprochait au parti libéral de s'étendre sur sa couche, de se retourner en tous sens et de ne rien faire? Qu'ont fait nos adversaires depuis quinze mois? Rien, absolument rien, si ce n'est de chercher un stratagème qui plairait à leurs partisans chauvins sans les compromettre auprès des nationalistes avec lesquels ils avaient conclu un pacte solennel. J'ai bien ri en entendant le ministre du Commerce donner pour raison à la Chambre que les ministres canadiens, pendant leur séjour en Angleterre, ont été entraînés par la force des circonstances. Il a dit, je crois, qu'ils ont respirés à pleins poumons l'air ambiant. Tout ce que je puis dire, c'est que cette ambiance ou ces fréquentations doivent renfermer quelque chose de funeste pour les saines idées sur la question navale en ce qui concerne le Canada, puisqu'il nous est donné de voir un nationaliste avéré, membre du ministère, après avoir respiré pendant quelques mois l'atmosphère de l'antique ville de Londres, revenir au pays et ne céder le pas qu'au ministre de la Milice

en fait de chauvinisme. J'ai été surpris d'entendre le ministre des Postes parler devant la Chambre des canons allemands pointés sur l'Angleterre . . .

M. PELLETIER: Je n'ai pas parlé de cela.

M. GUTHRIE: . . . ou se servir d'expressions comportant le même sens.

M. PELLETIER: Pas du tout.

M. GUTHRIE: Ne voulant pas prolonger le débat, je retire complètement cette assertion. Mais je sais qu'il y a un autre membre du ministère, un de mes amis, qui, à mon avis, a gravement manqué aux convenances—et je croyais qu'il connaissait mieux ses devoirs envers lui-même et envers le pays. Mais il semble s'être laissé emporter par ses idées guerrières et chauvines au point qu'il n'a pas pu maîtriser sa langue dans des circonstances spéciales Nous voyons un ministre de la couronne faire des fanfaronades dans un discours prononcé dans la Colombie-Anglaise, et parler comme un ministre responsable de la couronne n'aurait jamais dû parler, disant à ceux qui l'écoutaient qu'il fallait donner une leçon à l'Allemagne. Un ministre de la couronne doit-il parler de cette façon? Lorsque les hommes publics les plus importants d'Angleterre, d'Allemagne et de toutes les autres puissances cherchent par tous les moyens en leur pouvoir à maintenir la paix, le ministre de la Milice du Canada va proclamer qu'il faut donner une leçon à l'Allemagne. Le spectacle est trop absurde. Oublie-t-il qu'un très grand nombre des meilleurs habitants de la province d'Ontario, commerçants et agriculteurs, nous viennent d'Allemagne? Il y en a peu dans mon comté, je regrette de le dire, mais il y en a plusieurs dans les comtés voisins, dans toute la péninsule de l'Ouest et dans nos grandes provinces des prairies. Les Allemands sont nombreux au Canada. J'en connais quelque chose et je puis dire qu'il n'y a pas de citoyens plus paisibles, plus pacifiques, plus intelligents, plus économes et plus industrieux que les Allemands qui nous sont venus au Canada, et sont aujourd'hui des sujets loyaux de la Grande-Bretagne.

M. CURRIE (Simcoe): Très bien.

M. GUTHRIE: Je suis heureux d'entendre ces approbations du côté de la droite et surtout venir de ceux qui les donnent, mais je demanderai à ces honorables députés s'ils ont un peu d'influence dans les conseils de leur propre parti, de blâmer le ministre de la Milice à cause des paroles imméritées et insultantes dont il s'est servi à l'adresse d'une grande partie de la population canadienne.

L'amirauté touche dans son mémoire à une question dont je veux parler, celle de l'appui moral. Je crois que lorsqu'on aura étudié tout ce mémoire l'on conviendra que c'est là la question la plus importante qu'il traite.

Il est important pour l'Angleterre de savoir que dans le moment actuel, ou dans les années futures, elle possède l'appui moral absolu de ses colonies non seulement en ce qui concerne sa suprématie navale, mais dans toutes ses relations avec les autres puissances. Je comprends la grande importance de cet appui moral, et tous les membres de cette Chambre le comprennent comme moi. Nous ne pouvons pas sortir de là; il faut faire face à la question. Mais je ne crois pas qu'il y ait beaucoup d'appui moral dans une offre de $35,000,000 qui a désorganisée notre cabinet et amené la démission d'un de ses membres les plus importants. Je ne crois pas non plus que cette contribution sera d'un grand appui moral si elle est offerte à l'Angleterre par une Chambre des communes divisée, et il y a certainement de très fortes différences d'opinions dans la Chambre des communes actuellement. (Exclamations à droite.) J'entends rire quelques-uns de mes honorables amis de la droite, mais je suis aussi sérieux qu'il est possible de l'être. Les honorables membres de la droite sont toujours disposés à rire de choses sérieuses, mais je veux parler sérieusement, et si quelques-uns de ceux que rient et m'interrompent voulaient plutôt prendre part à ce débat, je crois que ce serait plutôt plus utile. Quel spectacle offrirons-nous à l'Angleterre si cette contribution lui est présentée par un Gouvernement divisé, une Chambre divisée, et une population divisée, dont la majorité, je crois sincèrement, est hostile à la proposition du Gouvernement. Je crois que ce spectacle n'aidera pas beaucoup à l'Angleterre ni au Canada, et, si les chancelleries d'Europe doivent être informées de notre action—le ministre du Commerce nous dit qu'elles le sont déjà—nous n'améliorerons guère la situation.

Je fais ces remarques préliminaires parce que je m'accorde en partie avec la déclaration que faisait le ministre du Commerce le 18 décembre dernier au commencement de son discours. Il énumérait les grandes questions qui avaient été réglées par le Parlement canadien. Il mentionnait d'abord la question du gouvernement responsable, et disait que nous l'avions réglée, que nous avions réglé aussi la grande question de la confédération. Il énumérait ensuite plusieurs autres questions importantes dont le Parlement canadien avait été saisi. On me permettra de citer la conclusion de ces remarques que je trouve dans le compte rendu de la séance du 18 décembre, et je dirai en même temps que j'approuve entièrement les sentiments qu'elles expriment. Il disait:

Mais je doute fort qu'il se soit jamais présenté dans toute l'histoire législative de ce qui forme actuellement le Dominion du Canada, une question aussi importante, aussi grosse de conséquences pour l'avenir, que celle dont la Chambre est actuellement saisie.

Et plus loin il disait:

Elle occupe aujourd'hui l'attention des hommes d'Etat les plus éminents de la mère patrie, de même que celle des hommes politiques et des citoyens les plus réfléchis dans chacune des colonies de ce vaste empire auquel nous appartenons.

J'admets que la question qui nous occupe aujourd'hui est une des plus importantes qui ait jamais été discutée dans le Parlement canadien, et nous avons aujourd'hui à la régler. La ligne de démarcation entre les deux partis est bien définie. Personne ne peut refuser de l'admettre. Il nous faut reconnaître les circonstances dans lesquelles nous parlons et nous agissons. Si nous voulons que notre contribution soit d'un appui moral à l'Angleterre la meilleure chose, à mon avis, c'est de faire des concessions quelque part. Je n'ai consulté personne, ni mon chef ni aucun autre membre de mon parti à propos de ce que je vais dire.

Je crois que sur le fond nous ne sommes pas très éloignés les uns des autres, nous ne différons que sur la manière de procéder. Vous vous proposez de donner une contribution à l'Angleterre, de lui envoyer de l'argent pour construire trois dreadnoughts qui devront être construits en Angleterre. Nous, de notre côté, nous proposons de donner plus d'ampleur à la loi du service naval canadien en établissant deux escadres ayant chacune d'elles à leur tête un dreadnought.

Je ne vois pas une très grande différence entre les deux partis, excepté sur la manière de procéder. L'amirauté anglaise n'a pas spécifié le nombre de dreadnoughts. C'est le Gouvernement canadien qui de lui-même en a fixé le chiffre. Est-ce que cette partie du projet de loi ne pourrait pas être modifiée en mettant deux dreadnoughts?

De ce côté-ci de la Chambre nous pourrions modifier un peu notre proposition en permettant que ces dreadnoughts soient construits en Angleterre. Les autres navires de la flotte pourraient certainement être construits au Canada dans un temps raisonnable. Nous pourrions créer nos chantiers maritimes et nous mettre à l'œuvre. Nous atteindrions pratiquement le même but que vous proposez, excepté qu'il y aurait un dreadnought de moins dans la marine anglaise et que nous aurions deux flottes stationnées dans les eaux canadiennes et soumises aux lois du pays. Rien dans la Constitution ne s'oppose à ce que ces flottes soient soumises à nos lois et à notre direction. Inutile d'attendre d'avoir voix dans les conseils de l'empire. Je fais cette proposition parce que je vois qu'un gouffre nous sépare et que nous pouvons le combler. Je crois que c'est notre devoir. Je me permettrai donc de dire à mon très honoami (M. Borden) et à mon très honorable chef que ce serait une bonne chose si les deux côtés de la Chambre pouvaient se faire des concessions mutuelles sur cette question. Je ne crois pas que le projet du Gouvernement dans sa forme actuelle soit très bien vu du pays.

Je ne cherche pas à me donner de l'importance dans la politique du pays, mais pendant le dernier ajournement j'ai tenu cinq réunions, qui ont été considérées assez importantes pour que trois journaux de Toronto y aient envoyé des représentants et en aient fait des comptes rendus. C'étaient des réunions locales, mais les salles ne pouvaient pas contenir tout le monde, et il en est resté au dehors, excepté un soir qu'il faisait une tempête. A ces assemblées assistaient des conservateurs comme des libéraux, et je puis dire en toute sincérité que je ne crois pas que le projet du Gouvernement soit bien vu dans cette partie de la province d'Ontario que je représente; je dis cela sans esprit de parti.

J'espère que l'on ne fermera pas les oreilles du côté de la droite, bien que je le craigne, lorsque je demande que les deux partis fassent quelque compromis. Je proposerais donc de donner à l'amirauté deux dreadnoughts qui seraient construits en Angleterre, et que les autres navires qui devront composer les deux flottes soient construits en Canada, laissant à l'amirauté le soin de concentrer ses forces à l'endroit critique, dans le cas de guerre. Nous aurions notre service naval canadien, et il n'y aurait aucune entrave ou question constitutionnelle pour nous arrêter ou nous ennuyer. Nous pourrions baser tout notre programme sur le langage de M. Churchill, le premier lord de l'amirauté. Personne ne sait mieux que mon très honorable ami le premier ministre, quelles sont les vues de M. Churchill. Il a pu en être informé secrètement, mais il a eu le bon sens et le bon esprit de n'en rien révéler à la Chambre.

Pour ma part je suis fermement convaincu que lorsque M. Churchill disait, huit ou neuf semaines avant l'arrivée du premier ministre en Angleterre, que les colonies devraient créer des marines locales afin de protéger les parties éloignées de l'empire, ce qui permettrait à l'amirauté anglaise de concentrer ses forces sur le théâtre décisif de la guerre, il exposait la politique qui convient le mieux au Canada, et c'est cette politique que l'amirauté anglaise désire réellement. Si mon très honorable ami le premier ministre avait laissé l'amirauté libre, je ne crois pas qu'elle nous aurait remis un mémoire pour nous dicter ce que nous pourrions faire pour lui donner une aide immédiate et effective. Mais c'est une question que je suis impuissant à ré-

gler. Je parle probablement dans le désert, mais cela ne m'empêche pas de croire que la Chambre devrait étudier cette question très sérieusement. Si nous voulons que l'Angleterre ou l'empire reçoive un appui moral de notre action, il faudra que nous procédions d'une autre manière que celle dont nous procédons.

Si nous pouvons faire disparaître le gouffre qui nous sépare, n'hésitons pas, quand bien même les deux partis seraient obligés de faire des sacrifices dans le sens que j'ai indiqué, et que je crois être le meilleur mode bien qu'il puisse y en avoir d'autre.

Si nous ne pouvons pas régler cette question de cette façon, il y a un autre recours c'est d'en appeler au peuple qui est le tribunal suprême.

Vu l'importance du sujet, comme l'ont reconnu l'honorable ministre du Commerce et le très honorable premier ministre, vu que cette question n'a jamais été discutée, expliquée ni délibérée dans huit provinces canadienne sur neuf, vu la divergence marquée entre les propositions contenues dans le manifeste électoral du premier ministre lors des dernières élections générales et ses déclarations à la Chambre du mois de novembre 1910, je dis que, à moins de l'assentiment à peu près unanime de la Chambre, il y a lieu de consulter le peuple sur cette question. Je ne parlerais pas de la sorte s'il y avait péril en la demeure, si la sécurité de l'empire était compromise; en pareil cas, je serais le premier à dire: Dispensez-vous de consulter le peuple. Mais quand tout annonce une ère de paix ininterrompue, quand M. Asquith, qui doit s'y connaître, et qui s'y connaît, constate l'écrasante suprématie de la Grande-Bretagne, non seulement pour le présent, mais aussi pour l'avenir, quand on n'a à nous soumettre que le bilan des besoins présents ou à venir de l'amirauté anglaise, je dis: Pourquoi ne pas laisser au peuple le soin de décider directement la question ? Nous sommes au fait de la situation dans la mesure où elle a été rendue publique; je suis bien convaincu que ce document est absolument exact, que les observations y contenues méritent entière confiance, qu'aucun renseignement d'une nature confidentielle ou particulière en la possession d'un membre du cabinet n'est de nature à modifier ou annuler la teneur de cette note fournie par l'amirauté anglaise. Nous devons la considérer comme étant absolument exacte; et considérant les déclarations du premier ministre de la Grande-Bretagne, de M. Churchill et d'autres hommes politiques en vue de ce pays, qui dira que nous courons un danger que notre sécurité est compromise?

Pourquoi nous figurerions-nous qu'il en est ainsi, quand ceux qui sont au fait de la situation en Angleterre n'en disent rien? Je sais bien qu'une minorité d'Anglais, comprenant quelques personnes de grande distinction, jugent la situation grave et notre sécurité menacée. Le même fait se retrouve en tout pays; mais les personnes au courant et qui sont à même de se renseigner mieux que toutes autres affirment le contraire. Ne pouvons-nous nous en rapporter à elles? Les Anglais le font, pourquoi ne ferions-nous pas de même? Si ces personnes assurent qu'un esprit de paix règne sur le continent comme en Angleterre, qu'on est bien disposé les uns vis-à-vis des autres, qu'il n'existe aucune indication de guerre pour le moment, pourquoi ne pas mettre en œuvre le programme proposé par mon très honorable ami le leader de l'opposition, si l'on ne veut laisser le peuple se prononcer directement sur l'opportunité de la présente mesure? Qu'il décide laquelle des deux propositions est la plus sage. Observez la distinction que je fais entre l'heure du péril et l'heure de sécurité.

Mon attitude actuelle est celle même que prit mon très honorable leader, en 1909. A l'heure du péril, nous n'avons pas besoin de mandat; notre programme est alors de sacrifier jusqu'à notre dernier homme et notre dernier dollar. Tel est notre devoir. Mais au sein de la sécurité dont nous jouissons maintenant, à propos d'une question de tant de gravité et si grosse de conséquences au point de vue des relations futures des colonies avec la métropole, dans cette ère de paix, de prospérité et d'écrasante suprématie dont nous jouissons, pourquoi ne pas laisser au peuple son mot à dire sur la question? C'est la dernière observation, la dernière proposition que j'aie à soumettre, et je dois remercier la Chambre de m'avoir prêté l'oreille si patiemment.

M. W. S. MIDDLEBRO (Grey-nord): Monsieur l'Orateur, tout en partageant dans une grande mesure les vues exprimées par l'honorable député préopinant (M. Guthrie), je regrette que les deux partis politiques au Canada n'aient pu s'entendre sur cette grande question de la défense navale, surtout en vue du formidable effet moral qu'une telle entente aurait eu sur l'Europe. D'autre part, le résultat le plus palpable et le plus satisfaisant de tout ce débat, c'est de faire voir que, en dépit de divergences en matière d'applications, nous sommes unanimes à reconnaître qu'une somme de 35 millions devrait être contribuée pour la défense navale.

Cela étant à peu près la seule conclusion au sujet de laquelle nous tombions d'accord, je me suis appliqué à analyser les divers discours prononcés en cette Chambre par ces honorables députés de la gauche, y compris l'éloquent discours du représentant de Wellington-sud (car j'ai eu l'avantage de lire les comptes rendus des discours prononcés par lui durant l'ajournement de Noël), en vue de classer, s'il était possible les principaux motifs de divergence entre

les deux grands partis politiques sur ce sujet, et voici ce que j'ai trouvé. Si j'en excepte le discours prononcé par l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), je vois que tous ces discours visent à inculquer au peuple canadien les vues suivantes qu'ils préconisent et que nous rejetons:

1° Il n'y a rien à craindre aucun besoin d'aide immédiate et effective en vue de l'accroissement des forces navales de l'empire, aucun péril imminent, menaçant de ce côté;

2° La contribution de 35 millions de dollars pour ces trois dreadnoughts inaugure une ère de contributions annuelles de notre Gouvernement en vue du maintien de la manière anglaise;

3° Le don de ces trois navires de quelque manière est une menace, un empiétement, ou même le renversement des principes de notre libre constitution et de notre autonomie législative;

4° La note préparée par l'amirauté anglaise en novembre dernier et soumise à cette Chambre par le premier ministre, ne témoigne pas de l'imminence d'un "péril prochain ou futur" ou de la nécessité d'une contribution pour la marine; elle ne légitime pas le don de ces trois dreadnoughts, que le gouvernement anglais ne désire même pas;

5° La contribution la plus utile que le Canada puisse maintenant faire en vue de la défense navale du Dominion, de la Grande-Bretagne et de l'empire, serait l'établissement d'une marine distincte et indépendante en conformité de la loi du service naval de 1910, proposée par l'ancien gouvernement. Tout en se défendant de condamner le vote d'une subvention de 35 millions ou même plus pour la défense navale, ils soutiennent qu'il faudrait l'appliquer à la construction de deux escadres complètes équipées et maintenues par le Canada, mais en rapport avec la loi du service naval de l'ancien gouvernement, votée comme partie intégrante de l'organisation administrative du Dominion, et non pas destinée à faire face à quelque péril imminent, dont d'ailleurs on nie l'existence.

Je me suis appliqué à noter toutes les divergences de vues, et c'est à peu près tout ce que j'ai pu trouver, sauf en ce qui regarde la question d'une représentation permanente dans le conseil impérial, et que j'ai passé sous silence pour cette simple raison que j'ignore quelle est l'attitude du très honorable leader de l'opposition sur le sujet. Ce très honorable gentleman, lors des premières conférences impériales, prétendit que nous ne devions pas être appelés à contribuer à la défense de l'empire, vu que nous n'étions pas représentés. Plus tard, lorsqu'on lui fit observer que le gouvernement anglais était disposé à nous accorder des représentants, il répondit que nous n'en demandions pas parce que cela nous imposerait une responsabilité correspondante. Le très honorable leader de l'opposition, dans un discours prononcé dans cette Chambre le 12 décembre, a négligé de nous faire connaître son attitude sur cette question. Il ne l'a pas comprise parmi les questions divisant les deux grands partis politiques.

L'honorable député préopinant (M. Guthrie) m'a sommé d'indiquer les faits qui, suivant moi, établiraient la nécessité d'une contribution à la marine impériale, et je relève son défi. Je commence par définir ce qu'il faut entendre par "urgence", et je dois dire que, à mon avis, nous avons été très mal inspirés dans le choix de ce mot, qui ne donne pas au public une juste idée de l'état de chose que nous avons en vue. J'eus occasion, il y a quelque trois ans, de prendre la parole à propos de cette grande question de la marine, et je m'appliquai alors à définir ce qu'il fallait entendre par "urgence". Avec la permission de la Chambre, je répéterai mes déclarations d'alors, car je n'ai aucune raison d'y changer quelque chose.

Je ferai observer que dans le projet de résolution unanimement votée par la Chambre en 1909, il n'était nullement question d'"urgence"; et le seul mot qui visât à décrire l'état de choses dont nous sommes témoins aujourd'hui, c'était celui de "besoin". Dans un discours prononcé naguère par moi, en cette enceinte, voici comment je définissais l'état d'"urgence":

> Par " urgnce ", je n'entends pas un véritable état de crise; je veux dire un état de choses qui, s'il devait se maintenir, aboutirait éventuellement et inévitablement à la destruction de ce qui est indispensable pour nous et pour l'empire britannique, la suprématie de la marine anglaise. Or, nous constatons aujourd'hui l'existence de conditions qui, si elles devaient se maintenir, aboutiraient inévitablement à ce résultat.

C'est ce que j'appelle un cas d'urgence.

C'est en me plaçant à ce point de vue que je me propose de discuter la question d'urgence introduite par l'honorable représentant de Wellington-sud. On me permettra d'abord de lire les paroles prononcées par M. Churchill à la chambre des communes le 12 juillet dernier, et de faire observer que les déclarations de ce dernier, citées par mon honorable collègue en vue de démontrer l'existence du péril, furent faites par M. Churchill avant qu'il eût été mis au courant des particularités de la loi modifiant le régime de la flotte allemande, loi votée en 1912. D'autre part, les déclarations de M. Churchill, dont je vais maintenant vous donner lecture, furent faites par lui à la Chambre des communes après qu'il eut été mis au courant. Lorsqu'il connut cette loi de 1912, tendant à accélérer la construction des navires et accroître le personnel de la flotte allemande, il s'exprima ainsi à la

chambre des communes à sa séance du 22 juillet:

Il nous faut faire face à la construction par plusieurs nations simultanément de grands navires de guerre modernes... Nous comprenons bien la vérité des paroles de M. Borden: Il est trop tard pour se préparer lorsque le danger est survenu.

Ils comprennent bien, là-bas, comme M. Borden a eu raison de dire qu'à l'heure du péril il est trop tard pour se préparer; et, à mon avis, en renversant cette proposition on a la définition de l'état d'urgence: "la nécessité de se préparer en vue de l'heure du péril." Je dis que l'heure du péril est maintenant arrivée, qu'il y a actuellement urgence. Nous nous rendons bien compte de la vérité des paroles de M. Borden, qu'à l'heure du péril il n'est plus temps de se préparer. Cette vérité, les Turcs en font aujourd'hui l'expérience, les Russes l'ont faite dans leur guerre avec le Japon, les Espagnols, dans leur guerre avec les Etats-Unis et la France en a fait l'expérience en 1870, car, pour avoir différé les préparatifs jusqu'au moment du péril, elle a perdu l'Alsace et la Lorraine, que l'Allemagne s'est annexées.

Quelle est la cause de l'urgence actuelle? Mon honorable ami ne fait pas comme a fait le ministre de la marine d'Angleterre, déclarant qu'il allait honnêtement, loyalement et ouvertement parler du programme naval de l'Allemagne, et ajoutant que le peuple allemand ne pouvait y trouver à redire. Dans les observations que je présente sur l'Allemagne, je crois pouvoir dire que si j'appartenais à ce dernier pays et que j'eusse quelque ambition, je ferais ce qu'il fait. Il ne faut pas oublier, en effet, que les Allemands sont un peuple ambitieux et progressiste Loin de moi la pensée de parler irrespectueusement de ce pays; ses habitants font ce qu'ils considèrent être le plus utile à l'empire, et ils ne peuvent sûrement pas nous blâmer si nous agissons de la même manière à l'égard de l'empire britannique. L'état d'énervement que l'on remarque un peu partout a sa cause, de même que la crise actuelle, dans cette progression stupéfiante et anormale des énormes engins de combat et dans cet accroissement du personnel de la marine allemande qui se manifeste depuis quelques années. La marine de guerre allemande, nulle en 1896, ne le cède aujourd'hui en force à nulle autre. Pour douze cuirassés ou croisseurs qu'elle comptait en 1908, elle projette d'en avoir soixante et un en 1920. Les équipages qui, en 1908, comptaient vingt-cinq mille hommes, lui coûtant chaque année 30 millions, se sont élevés, en 1912, a soixante et six mille, lesquels lui coûtent annuellement 76 millions, et, conformément à son programme naval actuel, supposé même qu'il ne subisse aucune accélération, ainsi qu'il est arrivé cinq fois depuis 1900, cet effectif sera en 1920 porté à cent un mille marins, coûtant chaque année à l'Etat 115 millions. Les dépenses annuelles de l'Allemagne, qui, en 1908, étaient de 68 millions, sont 114 millions aujourd'hui. Ces chiffres là seuls indiquent suffisamment, à mon sens, qu'une crise approche.

Etudions maintenant certains autres faits que je vais signaler afin de bien établir la situation dont je parle. Il y a pour un pays deux manières de tendre à un but qu'il lui importe au plus haut point d'atteindre, et ce but aujourd'hui pour l'Allemagne est, à mon sens, de dominer un jour sur mer comme elle domine aujourd'hui sur terre. Cette domination peut s'effectuer soit secrètement, soit ouvertement, et l'Allemagne, quant à sa marine, préfère que ce soit ouvertement, ce qu'elle fait en vue de désarmer le soupçon.

Le jour où elle a décidé de prendre rang parmi les puissances navales de premier ordre, elle a appliqué une somme de mille millions de dollars à l'établissement d'une marine et, dans l'exposé des motifs de la loi relative à cette fin, elle a, sans hésiter, déclaré que cette marine serait tellement forte que les puissances maritimes les plus considérabes d'Europe n'oseraient l'attaquer. Elle aurait pu tout aussi bien dire que sa marine serait tellement forte que la Grande-Bretagne n'oserait l'attaquer. Il ne faut pas non plus oublier que l'empire d'Allemagne a un littoral relativement peu étendu, un littoral protégé par la nature, par les bancs de sable et, en outre, par de splendides fortifications. Les Allemands savent aussi bien que nous que leur marine n'est pas essentielle à leur existence nationale.

Quand même elle perdrait demain sa flotte, l'Allemagne continuerait d'être, en Europe, la nation dominante, tandis que si la flotte anglaise était détruite, notre suprématie et notre existence nationale seraient perdues. Pour l'Angleterre, la marine est absolument une question de vie ou de mort, pendant que pour l'Allemagne une marine est plus ou moins un luxe, sauf en ce qu'elle peut lui servir à étendre ses colonies, et les colonies de l'empire allemand sont relativement si peu de choses aujourd'hui qu'elles n'expliquent pas la construction de ces nombreux et forts bâtiments de guerre qu'il destine à lui assurer la suprématie maritime. Les navires que l'Allemagne bâtit ne sont pas de ceux que l'on destine à une extension au loin d'un domaine colonial; ils sont d'un modèle fait pour la mer du Nord, pour servir dans le voisinage de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne. Quelqu'un a suggéré de soumettre cette question à l'arbitrage; j'ai vu quelque part que les producteurs de grains du Nord-Ouest avaient proposé l'abstention absolue en ce qui touche à la défense navale, ajoutant que par là les états d'Europe verraient que

nous sommes en faveur d'un arbitrage international comme moyen suprême de régler la question. Je ferai observer qu'en 1905 l'Angleterre a conçu l'idée d'une politique tendant à restreindre les armements maritimes. Cette année-là, elle construisait quatre navires et l'Allemagne deux. C'étaient alors les libéraux qui étaient au pouvoir, et ce sont eux qui ont eu l'idée d'enrayer, s'il était possible, la marche de ces armements; ils ont pensé à tendre à l'Allemagne la branche d'olivier, à lui persuader de réduire sa dépense, l'Angleterre s'engageant à faire de même.

Cette année-là, je le répète, la Grande-Bretagne se donnait quatre forts navires et l'Allemagne deux. La situation le voulait ainsi, car l'Angleterre a, pendant des années maintenu sa flotte égale en force à celle de deux grands adversaires. Elle a donc tendu à l'Allemagne la branche d'olivier et lui a dit: "Cessons nos armements," et l'année suivante, elle réduisait de quatre à trois son programme de constructions; l'Allemagne répondit en augmentant le sien de deux à trois. L'année d'après, l'Angleterre a dit: "Cette année encore, nos constructions ne dépasseront pas celles de l'an dernier." Elle ne construisit que trois navires; la réponse de l'Allemagne a été la construction d'un pareil nombre de vaisseaux. L'année suivante, voulant toujours engager l'Allemagne à limiter ses armements, la Grande-Bretagne se restreignit à deux navires, et l'Allemagne y répondit en en bâtissant quatre. Si bien que l'Allemagne doublait ses armements dans le temps même où la Grande-Bretagne réduisait les siens de moitié. Après avoir ainsi exprimé sincèrement le désir de restreindre les armements maritimes, nous avons vu l'Allemagne doubler les siens. Telle était en 1909 la situation qui rendit l'Europe nerveuse et inquiète et qui fut le motif de la résolution présentée cette année-là et votée ici à l'unanimité des voix, comme elle fut pareillement le motif de la présentation, en 1910, par mon très honorable ami le chef de l'opposition, de sa loi sur le service naval. Aucun doute ne peut exister là-dessus. Quand il a présenté ce projet d'une marine de guerre, mon très honorable ami n'a fait que céder à un sentiment qu'avaient fait naître au Canada comme en Grande-Bretagne cette constante progression des armements maritimes. Tout de même, il a, en proposant sa loi, négligé totalement la question d'urgence, la question d'une aide immédiate à la marine impériale. En 1909 cependant, année de la conférence des journalistes canadiens, quelques-uns des hommes les plus influents d'Angleterre nous ont fait connaître leur opinion et nous ont dit qu'une crise existait à l'époque. J'ai devant moi le discours de lord Rosebery, auquel je vais emprunter quelques passages qui touchent à cette question. Voici ce qu'il dit:

Au mois de juin 1909, jamais il n'y avait eu dans l'histoire du monde des préparatifs de guerre aussi menaçants et aussi formidables. C'est là un signe que je regarde comme étant extrêmement sinistre. C'a été depuis quarante ans un lieu commun de dire que toute l'Europe est un camp armé, et il a été vrai depuis quarante ans que toutes les nations, en face les unes des autres, se sont tenues l'arme au poing, et l'on peut dire que cette attitude a été à de certains égards un gage de paix. Or, que voyons-nous aujourd'hui? Sans nulle raison plausible, nous voyons ces mêmes peuples poursuivre de nouveaux armements. Comme il leur est impossible de mettre, à terre, un plus grand nombre de soldats sur pied, ils ont tourné les yeux vers la mer, où ils ont accumulé d'énormes préparatifs, comme à l'approche de quelque grand conflit. J'avoue que certaines particularités de ces préparatifs sont bien propres à causer de l'inquiétude aux amis de l'Angleterre et de l'empire britannique.

Quand je vois un pays demander à lui seul 25 millions d'impôts supplémentaires pour les dépenser en préparatifs de guerre, quand je vois les sacrifices inouïs que, pour le même motif, on exige de nous, je commence à m'inquiéter des conséquences de tout cela, et me demander où nous pourrons bien nous arrêter.

Parlant dans cette même circonstance, le très honorable A. J. Balfour a exprimé la même opinion, comme l'ont fait d'ailleurs également M. McKenna, ministre de la marine et l'honorable Alfred Lyttleton, ex-secrétaire d'Etat pour les colonies.

Le gouvernement anglais s'était donc aperçu en 1909 que sa politique de conciliation n'avait pas eu de succès, qu'elle avait donné à l'Allemagne l'occasion de restreindre ses armements en restreignant elle-même les siens, mais que pour toute réponse, l'Allemagne n'avait fait que les doubler. Aussi, en 1909, la Grande-Bretagne reprenait son programme et se procurait quatre navires au lieu de deux. L'Australie lui en fournissait un et de même la Nouvelle-Zélande. Le ministre de la marine avait dit: "Je vais me faire voter un crédit pour quatre grands navires de plus, ce qui en portera le nombre à dix; mais ces quatre navires, je ne les mettrai sur le chantier que si l'Allemagne persiste dans sa politique agressive." C'était cela, en mars 1909. Au mois de juillet de la même année, M. McKenna prenait la parole devant la chambre des communes anglaise et il s'exprimait en ces termes:

Après une étude soigneuse de l'état de choses qui règne sur les chantiers maritimes de l'étranger, le gouvernement en est venu à la conclusion qu'il est à désirer de prendre toutes les mesures voulues pour assurer, d'ici au mois de mars 1912, l'exécution du deuxième groupe de quatre navires mentionnés au programme.

C'était donc par suite de l'urgence si le gouvernement britannique a construit

les dreadnoughts "Thunderer," "Conqueror," "Monarch" et "Princess Royal." Sans l'urgence qui, cette année-là, s'était faite impérative, nous n'aurions eu en commission que seize dreadnoughts, pendant que l'Allemagne en avait treize. Il a fallu néanmoins à l'Angleterre dépenser 50 millions de ses capitaux pour la construction de ces navires et pour leur entretien, elle aura à dépenser chaque année de 14 à 15 millions. Mon honorable ami dira-t-il encore qu'il n'y avait pas même alors urgence. Cependant, mon très honorable ami n'a prêté aucune attention à cela quand il a présenté son projet de loi. Notre attitude alors a été celle que nous prenons aujourd'hui. Pour satisfaire à un besoin pressant, nous avons proposé d'offrir à la Grande-Bretagne 25 millions pour la construction de deux navires. Quant à cela, nous n'avons point demandé de soumettre la chose au peuple, jugeant inutile de le faire; mais, quant à une politique navale permanente, comme celle que l'on nous proposait dans la loi relative à une marine de guerre pour le Canada, notre idée, avons-nous dit, était qu'il fallait consulter le pays. C'est encore notre avis aujourd'hui tant pour ce qui touche à une contribution d'urgence que pour la politique permanente que nous proposons. Accordez-nous les fonds, et faisons-les parvenir à la mère patrie, qui saura les utiliser d'une manière appropriée aux besoins du moment.

Quand au système permanent, nous voulons bien le discuter dans deux ou trois ans d'ici; nous en saisirons le Parlement et nous débattrons la question devant le peuple; et avant de nous demander de sanctionner ce régime permanent, nous consulterons le peuple et sa décision fera loi pour nous.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE

Du bill (n° 31) présenté par M. Baker tendant à refondre et à modifier les lois relatives à la Guarantee Company of North-America;

Du bill (n° 37) déposé par M. Clark (de Red-Deer), concernant la compagnie du chemin de fer central d'Alberta;

Du bill (n° 38) déposé par M. Buchanan, concernant la compagnie d'irrigation et de chemin de fer d'Alberta;

Du bill (n° 39) déposé par M. Smith, concernant la compagnie du chemin de fer d'Algoma-Eastern;

Du bill (n° 40) déposé par M. Taylor, touchant la compagnie du chemin de fer British Columbia Southern;

Du bill (n° 41) déposé par M. Smith, concernant la compagnie du chemin de fer de Campbellford à l'Ouest du lac Ontario;

Du bill (n° 42) déposé par M. Murphy, concernant la compagnie du chemin de fer de Guelph à Goderich;

Du bill (n° 43) déposé par M. Taylor, concernant la compagnie du chemin de fer de Kootenay à Arrowhead;

Du bill (n° 44) déposé par M. Cash, concernant la compagnie du chemin de fer Manitoba and Northwestern;

Du bill (n° 45) déposé par M. White, de Renfrew, concernant la compagnie du canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne;

Du bill (n° 46) déposé par M. McKay, tendant à constituer en corporation la compagnie de cautionnement et d'assurance contre les accidents du Nord-Ouest;

Du bill (n° 47) déposé par M. Fripp, concernant la compagnie d'électricité d'Ottawa;

Du bill (n° 48) déposé par M. Fripp, concernant la compagnie du chemin de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa.

SUITE DU DEBAT SUR LES FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

M. MIDDLEBRO: Quand la Chambre suspendit ses travaux, à six heures, je discutais les faits qui, à mon avis, tendent à prouver l'existence d'une crise dans la situation navale de la Grande-Bretagne. J'avais fait observer, entre autres choses, que pour faire face aux besoins, aux circonstances critiques de 1909, la Grande-Bretagne avait inscrit quatre navires sur la liste provisoire des dreadnoughts à construire au cas où l'Allemagne persisterait dans son attitude agressive en matière navale. Plus tard ces vaisseaux furent construits, parce que l'Allemagne avait donné suite à sa politique navale et un des faits qui mettent le mieux en lumière la valeur des moyens employés pour faire face à une crise, c'est l'attitude de l'amirauté britannique en 1909, alors que, pour répondre aux besoins du moment, elle se mit a construire quatre dreadnoghts, ainsi que le suggère le mémoire de l'amirauté.

Si nous désirons réellement prêter aide aux armements de la marine impériale, le meilleur moyen de le faire est la construction de cuirassés modernes. Aux preuves que j'ai données vient s'ajouter avec une impitoyable et implacable persistance la loi navale allemande de 1912, le cinquième amendement apporté à cette grande loi navale allemande de 1900 qui, je le répète, avait affecté un billion de dollars à la création d'une marine. Ces amendements ont affecté à la même fin $500,000,000 de plus. Le côté grave de cet amendement ne consiste pas tant dans l'augmentation du nombre de vaisseaux à construire que dans l'accroissement des

effectifs de la flotte, et son aspect le plus sérieux c'est que, alors qu'avant l'amendement en question un tiers seulement des navires de la marine militaire allemande figuraient sur la liste active, cet amendement modifie la situation et place les quatre cinquièmes de la flotte allemande sur le pied d'activité ou de combat. Ce fait-là seul, la modification apportée à l'organisation de l'armée navale allemande par cet amendement, suffit pour créer une crise ou un besoin d'urgence qui nous autorise à prendre les moyens prévus dans le bill à l'étude. Les événements qui viennent de se dérouler en Europe l'ont établi au delà de tout doute, même lorsqu'il s'agit de guerre territoriale avec l'avis de préparation inséparable de toute guerre de ce genre, car on ne saurait faire de préparatifs pour une guerre territoriale avec la même célérité et le même secret que pour une guerre navale, la carte de l'Europe peut être remaniée en quelques semaines, telle est la célérité de la guerre sur terre aujourd'hui.

Tandis que pour la guerre navale, du moment que nos vaisseaux sont en activité de service et sur un pied réel de combat, il n'y a nullement lieu de donner d'avis: tout simplemet on laisse filer les câbles et rien n'indique que vos intentions soient pacifiques ou belliqueuses, avant que le coup soit porté. Ainsi la modification apportée permet à la marine allemande de prendre la mer, comme elle a le droit de le faire, et cela sans avis quelconque, à l'insu de la Grande-Bretagne ou de toute autre nation, et il serait impossible de dire si les intentions de l'Allemagne sont pacifiques ou belliqueuses tant que le coup fatal n'est pas porté. A ce point de vue, la modification apportée à la loi de la marine allemande en 1912 suffit pour constituer une crise, pour provoquer un changement dans la situation navale de la plus grande puissance maritime de l'Europe et pour autoriser et justifier le bill présenté par le premier ministre, affectant $35,000,000 à ces trois navires.

Comme l'a observé à bon droit le député de Wellington-sud, le premier ministre, en saisissant cette Chambre de son bill, a fait un loyal et impartial exposé de la situation navale; aussi le chef de l'opposition l'a-t-il félicité sur le ton de ses observations. On en conviendra, le premier ministre n'est pas homme à mêler la politique à la question de la défense navale de l'empire, et jusqu'au moment où le chef de l'opposition, ayant convoqué en conciliabule ses partisans, décida de présenter son amendement, presque tout le monde au pays était d'accord à dire que la mesure Borden s'imposait à cette heure critique. Afin de prouver que telle était bien l'attitude de l'opposition, je vais citer un article publié par le "Globe" de Toronto, le 24 mars dernier, avant que ce journal connût la pensée ou l'attitude du chef de l'opposition. Le "Globe," on le sait est le grand organe libéral d'Ontario et il est l'interprète du parti libéral, du moins dans cette province. Voici cet article:

Il n'y a pas une nation en Europe qui voulût demeurer impassible, tandis que, sous ses yeux, se fabrique l'instrument de sa ruine. On écraserait le reptile, pendant qu'il est encore faible.

Mais ce n'est pas ainsi que la Grande-Bretagne entend les choses. Tout au contraire, elle a voulu lutter d'activité avec l'Allemagne en augmentant sa puissance navale. La lutte est devenue acharnée. C'est la lutte entre une nation de 65,000,000, toujours en croissance, et une nation de 42,000,000 dont les fils essaiment au delà des mers, bon an, mal an. On repousse avec indignation l'idée de guerre, mais en réalité, c'est bien la guerre qui se fait. Cette rivalité en matière de constructions navales, c'est la guerre. Si la mère patrie se trouvait aux prises avec l'ennemi dans une lutte à mort, les Canadiens ne pourraient pas traverser assez tôt l'océan pour aller lui porter aide. Le trésor canadien verserait jusqu'à son dernier dollar pour la défense de pareille cause. Mais il faut le reconnaître, notre aide est tout aussi utile aujourd'hui que si la guerre se faisait au sens physique, au lieu d'une guerre en matière de constructions navales. L'Allemagne le comprend, si jamais elle doit jeter le défi à la suprématie britannique; et briser l'empire de la Grande-Bretagne, c'est maintenant le moment.

Tel était le sentiment des libéraux, je dirai le sentiment presque unanime du pays, jusqu'au moment où le chef de l'opposition présenta, au nom du parti, l'amendement dont il a saisi la Chambre.

Le député de Renfrew-sud et nombre d'autres ont cité des extraits de discours du premier lord de l'amirauté britannique, et cela afin de prouver qu'il n'existe ni nécessité ni désir de la part de l'amirauté britannique de voir le Canada prêter pareille aide. Prétend-on donc que le premier lord de l'amirauté va crier à l'univers, du haut des toits, que la Grande-Bretagne a besoin d'aide? Ne se souvient-on pas de ces paroles consignées au rapport de l'amirauté de novembre dernier: "Nous ne désirons nullement exercer de pression sur l'opinion publique au Canada." S'il figurait pareille chose au rapport de l'amirauté, on verrait quelque député de la gauche bondir de son siège et en proie à quelque attaque d'autonomisme aigu s'écrier que pareille chose est intolérable. On verrait le député de Rouville consulter le dictionnaire de Webster pour y trouver la définition du mot "urgence," et affligé d'une attaque aiguë de "webstérisme" chercher à prouver qu'il n'existe pas de crise.

Toutes les citations faites par le député de Wellington-sud ainsi que par l'ancien ministre du Travail, M. Mackenzie King dans des discours à la tribune populaire, sont empruntées aux discours prononcés par M. Churchill, le premier lord de l'a-

mirauté, avant qu'il connût les dispositions de la loi navale allemande de 1912. Et le député de Wellington-sud demande pourquoi quelques-unes des citations qu'il a empruntées aux discours prononcés par M. Churchill à un certain banquet ne figurent pas dans le mémoire de l'amirauté de 1912? Voici pourquoi: M. Churchill savait que les paroles qu'il avait prononcées, antérieurement au cours de l'année, avant qu'il connût le contenu de la nouvelle loi navale allemande, ne seraient plus vraies s'il les prononçait après avoir connu le contenu du bill.

Citons maintenant quelques affirmations faites après qu'il eût connu les dispositions de la nouvelle loi allemande et qui figurent au mémoire. Le 22 juillet, à la chambre des communes, il disait:

La principale disposition de la loi n'est pas l'augmentation dans la nouvelle construction des grands cuirassés bien que ce soit là une disposition saillante. La maîtresse prescription est l'augmentation dans la force de combat des navires de tout type qui seront disponibles, immédiatement disponibles, à toute époque de l'année.

Voilà qui figure au rapport de l'amirauté. Voici l'autre déclaration de son discours.

Alors que, d'après la loi non modifiée, la flotte de première ligne comprenait 17 cuirassés d'escadre, 4 grands croiseurs cuirassés de première classe et 12 petits croiseurs, à l'avenir la flotte active comprendra 25 cuirassés d'escadre, 8 croiseurs cuirassés de première classe, et 18 petits croiseurs; et au lieu qu'aujourd'hui, vu le système de recrutement en vogue en Allemagne, la flotte allemande est moins complètement mobile en hiver qu'en été elle verra, grâce à cette loi, non seulement sa force s'accroître, mais elle deviendra bien plus facilement utilisable.

Cet extrait figure aussi dans le mémoire de l'amirauté.

L'autre déclaration qu'il a faite dans son discours de juillet dernier est ainsi conçue:

D'une façon générale, il résultera de la loi qu'environ les quatre cinquièmes de toute la flotte allemande seront maintenus en service complet permanent—c'est-à-dire toujours et immédiatement prêts pour la guerre. Une telle proportion est remarquable et autant que je puis m'en rendre compte, elle est sans exemple dans les méthodes en usage parmi les puissances maritimes modernes.

N'y a-t-il pas là une indication d'urgence et ce discours a été prononcé après celui qu'a cité mon honorable ami de Wellington-sud. Plus loin il dit:

La nouvelle loi ajoute un total de 15,000 officiers et soldats et donne le total de 101,500 hommes en 1920.

De nouveau il dit:

Le coût de ces augmentations en hommes et en matériel pendant les six années prochaines est évalué à £10,500,000 en plus des évaluations précédentes réparties entre ces dix années. Je voudrais signaler au comité que c'est une augmentation cumulative qui s'ajoute à d'autres augmentations d'un caractère très important. La loi de 1898 a été pratiquement doublée par la loi de 1900 et si la dépense prévue par la loi de 1900 avait été faite, les évaluations allemandes d'aujourd'hui s'élèveraient à £11,000,000. Mais, par suite des amendements de 1906 et de 1908 et maintenant de 1912, cette dépense est très près de £23,000,000.

Plus loin encore:

Le nombre des cuirassés d'escadre et des grands croiseurs cuirassés seulement qui seront maintenus constamment prêts et en service complet seront augmentés par la loi de vingt et un, chiffre actuel, à trente-trois, c'est-à-dire une addition de douze ou une augmentation d'environ 57 p. 100.

Quelqu'un dira-t-il que le programme naval allemand de 1912, qui n'était pas adopté quand a été prononcé le discours cité par mon honorable ami, ne constitue pas un élément d'urgence pour laquelle nous devrions adopter quelques dispositions? Je crois pour ma part que nous devrions le faire.

Il continue encore:

La nouvelle flotte comprendra au commencement vingt cuirassés d'escadre et grands croiseurs de l'ancien modèle, mais graduellement, à mesure que les nouveaux navires seront construits, la puissance de combat de la flotte sera augmentée jusqu'à ce qu'elle ne comporte finalement que des navires modernes. Ce nouveau tableau de la flotte allemande—organisée en cinq escadres de reline soutenues chacune par une escadre de grands croiseurs ou de croiseurs cuirassés, complétés par de petits croiseurs et des navires auxiliaires de tout genre et accompagnés par une nombreuse flottille de contre-torpilleurs et de sous-marins, dont plus des trois quarts, environ les quatre cinquièmes seront maintenus en service permanent complet—je dis que l'aspect et le tableau de cette flotte est extrêmement formidable.

Puis il termine en disant:

Il reste à constater que cette nouvelle loi est la cinquième en quatorze ans qui ait prévue successivement de grandes augmentations dans la force navale de l'Allemagne, qui n'ait rencontré aucune opposition réelle pour son adoption par le Reichstag et qui, si elle a été sévèrement critiquée en Allemagne depuis son adoption, l'a été en raison de son insuffisance.

Je dis que ces dispositions étaient inconnues du premier lord de l'amirauté quand il a prononcé son discours auquel mon honorable ami de Wellington-sud a fait aujourd'hui des emprunts pour ses citations.

Voyons maintenant quelle est l'opinion publique en Angleterre et je vais faire des citations de cinq des principaux journaux anglais, deux organes libéraux, l'un qui est l'organe officiel des libéraux et de l'administration libérale, le journal le plus respectable qui soit publié aujourd'hui en Angleterre et l'autre, le "Manchester Guar

dian", le journal le plus respecté et le plus répandu dans la région manufacturière du coton du nord de l'Angleterre; les trois autres sont des journaux conservateurs. Je veux être juste. Voyons quelle est aujourd'hui l'opinion publique en Angleterre en dehors de l'amirauté dont nous connaissons les vues par le présent mémoire. Le premier que je citerai est un journal conservateur, le "London Telegraph". Dans son numéro du 12 juillet 1912, il dit:

C'est la bonne fortune de l'empire britannique, au moment même où il est en présence d'une rivalité telle qu'il n'en a pas encore vue depuis la grande lutte d'il y a un siècle, de voir que les possessions d'outre-mer qui sont devenues puissantes sous sa protection sûre et certaine sont prêtes à partager les responsabilités de l'empire.

Je citerai ensuite un journal libéral, la "Westminster Gazette", l'organe officiel du parti libéral en Angleterre. Dans son numéro du 19 juillet 1912, elle dit:

Nous ne voulons pas forcer ce mouvement (l'aide des colonies) ou insister auprès d'aucune des colonies pour qu'elle se lance dans une entreprise qui, de son propre avis, ne serait pas mûre, mais naturellement nous lui faisons bon accueil parce que c'est une preuve que l'unité britannique est une réalité avec laquelle le monde devra compter et qu'elle nous promet dans l'avenir cette aide essentielle sans laquelle notre fardeau pourrait devenir insupportable.

Quand ce journal a publié cet article, il savait que mon très honorable ami (M. Borden) proposait quelque aide immédiate et effective à l'empire britannique.

Il dit: Nous lui faisons bon accueil car nous ne pourrons pas toujours supporter le fardeau qui nous accable maintenant. Pourtant d'honorables députés de l'opposition disent que l'Angleterre n'en a pas besoin et que même elle n'en veut pas.

Je prendrai maintenant un autre organe libéral, le "Manchester Guardian" du 26 juillet 1912, le journal libéral du district manufacturier du coton dans le nord de l'Angleterre. Qu'a-t-il dit quand il eut appris que le premier ministre proposait quelque aide immédiate et substantielle à la marine anglaise? A-t-il dit, comme certains membres de l'opposition, nous n'en avons pas besoin, nous ne voulons pas de votre argent, ce n'est pas même nécessaire, ne le donnez pas. C'est la position prise par nos honorables adversaires, mais qu'a dit le "Manchester Guardian".

Nous serions coupables d'aveuglement prémidité, si nous ne devions pas reconnaître une fois pour toutes que ces préparations—que l'Allemagne a parfaitement le droit de faire—visent directement et immédiatement l'Angleterre et l'Angleterre seule. * * * Si les colonies consentent et sont prêtes à nous aider—et c'est pour elles une question vitale de le faire—alors leur aide sera reçue avec reconnaissance.

M. MIDDLEBRO.

Je citerai maintenant un journal conservateur, le "Morning Post". Je ne cite que les journaux les plus influents. Dans son numéro du 18 juillet 1912, le "Morning Post" dit:

Laissé à lui-même, le Royaume-Uni ne peut pas espérer d'être toujours en état de tenir tête à ses grands rivaux en hommes et en ressources. Mais en coopérant avec les jeunes nations il sera capable de garder l'héritage commun à tous contre les attaques.

La dernière citation que je ferai sera empruntée au "London Standard" du 22 août 1912, alors que ce journal disait:

L'empire britannique a réellement besoin aujourd'hui de la coopération active et de la participation définie de ses grandes colonies autonomes pour sa défense, son contrôle et son administration. Nous croyons que sous la direction de M. Borden et de ses collègues la population de la première colonie ouvrira bientôt la marche à toutes les autres colonies de l'empire pour l'accomplissement de cette œuvre aussi désirable qu'importante.

C'est l'avis des journaux les plus respectable d'Angleterre et je voudrais demander aux honorables députés de l'opposition comment ils peuvent prétendre d'abord que l'aide n'est pas nécessaire et ensuite qu'il n'est pas même désirable.

Mon autre preuve qu'il y a urgence sera empruntée au discours de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), dans le cours même de ce débat.

L'honorable député d'Edmonton a déclaré très franchement en se levant pour prendre la parole qu'il différait matériellement de ses collègues sur cette question d'urgence. Je me propose de lire ce qu'il a dit. Il a le courage de ses convictions, nous savons tous cela. Je dis qu'il avait absolument raison quant à la question d'urgence, mais lorsqu'il s'est agi d'y porter remède, je dis qu'il avait absolument tort. Qu'a dit l'honorable député d'Edmonton:

Je dis que nous nous trouvons aujourd'hui en face de propositions qui vont nous mêler d'une manière active, grave et coûteuse à cette question de la défense navale impériale, condition essentiellement différente de celle d'il y a deux ou trois ans.

Retenez ces mots:

Condition essentiellement différente de celle d'il y a deux ou trois ans.

D'autres membres de l'opposition nous ont dit qu'il n'y avait pas de différence quand le très honorable premier ministre a fait sa proposition, mon très honorable ami le chef de l'opposition a dit: Je sais tout ce que vous me dites. Je savais il y a quatre ans tous les articles, tous les mots et tous les chiffres du mémoire de l'amirauté. Rien de ce que vous m'avez dit est nouveau pour moi et pourtant, son ex-ministre

de l'Intérieur se lève peu de temps après et dit que les conditions sont essentiellement différentes de ce qu'elles étaient il y a deux ou trois ans, la date même à laquelle le chef de l'opposition a présenté à la Chambre son bill naval.

M. LEMIEUX: Je ne voudrais pas interrompre mon honorable ami, mais je désire bien comprendre l'allusion qu'il fait au discours de l'honorable député d'Edmonton. Il me semble que la phrase qu'il a citée ne signifie pas qu'il y a une différence entre la situation en 1909 et celle de 1912. Le député d'Edmonton a simplement dit que les deux politiques étaient différentes (Excl.) Si mon honorable ami veut lire ses paroles, il verra que c'est ce qu'il a dit. Je puis me tromper, mais c'est ce que j'en ai conclu.

M. MIDDLEBRO: Je lirai toute la citation:

Je dis que nous nous trouvons aujourd'hui en face de propositions qui vont nous mêler d'une manière active, grave et coûteuse à la question de la défense navale impériale...

M. LEMIEUX: Propositions.

M. MIDDLEBRO (lisant):

...propositions qui vont nous mêler d'une manière active, grave et coûteuse à la question de la défense navale impériale—condition essentiellement différente de celle d'il y a deux ou trois ans, et les membres de ce Parlement auront à justifier dans l'esprit du peuple de ce pays l'attitude que nous prenons en demandant des crédits aussi considérables et en nous exposant à des obligations futures et en perspective d'une pareille importance.

Monsieur l'Orateur, je suis ici pour justifier pleinement l'attitude que nous avons prise, tant en ce qui concerne le montant du présent crédit qu'au sujet de l'accomplissement des obligations futures qui par le fait même s'imposent avec leurs conséquences. Je sais que mon attitude est quelque peu différente de celle qui a été adoptée jusqu'ici au cours de ce débat et aujourd'hui, nous sommes en présence de conditions nouvelles au point de vue militaire et naval, comme le monde n'en a encore jamais vu.

L'honorable député explique ensuite quelles sont ces conditions et personne n'a mieux prouvé que lui l'existence d'un danger immédiat.

Pendant nombre d'années les Iles-Britanniques ont été protégées par les mers étroites et les dominions britanniques par toute la largeur de l'océan, mais, nous devons aujourd'hui reconnaître que ce n'est plus qu'une question de temps avant que les millions d'hommes qui sont ou peuvent être mis sous les armes en Europe au premier signe, pour ainsi dire, puissent aussi être transportés de l'autre côté des mers avec autant de rapdité et de certitude qu'il peut être nécessaire, pour accomplir la volonté de la nation à laquelle ils appartiennent. Il n'est point de dessein au Canada qui puisse permettre d'ignorer cet état de choses. Une flotte qui traverse la mer du Nord peut aussi bien traverser l'Atlantique et faire le tour du monde, et le Canada ne possède aucune garantie d'immunité contre la présence de ces flottes ou de l'une de leurs unités. Nos belles Provinces maritimes, y compris celle que représente mon honorable ami (M. Pelletier), seraient tout aussi en danger que les Iles-Britanniques elles-mêmes, dans le cas où une guerre dans laquelle l'empire britannique serait entraîné viendrait à éclater.

Ainsi, l'honorable député d'Edmonton prouve jusqu'à l'évidenece que la situation n'est plus la même et qu'elle constitue un danger immédiat et je lui reconnais le mérite de s'être prononcé franchement sur ce point. Pour ceux qui ont entendu ce discours de mon honorable ami et ont remarqué la mine que faisaient l'honorable député de Renrew-sud et l'honorable chef de l'opposition, la citation que je viens de faire était inutile. La consternation et l'effarement étaient répandus sur toute leur contenance, pendant que l'honorable député d'Edmonton démolissait, les uns après les autres, tous les arguments des orateurs de la gauche, mais un sentiment de satisfaction et un rayon de joie se sont ensuite manifestés sur leur figure, quand l'honorable député, après avoir démontré l'existence d'un danger immédiat, fit volte-face et prétendit que le seul remède à la situation était l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition.

Voyons un peu maintenant ce que dit l'honorable chef de l'opposition sur cette question d'un danger immédiat. Voici ses propres paroles:

L'Angleterre ne court aucun danger, ni immédiat ni lointain.

Je demande à la Chambre de bien retenir ces paroles. L'honorable chef de l'opposition déclare que l'Angleterre ne court aucun danger, ni immédiat ni lointain.

Permettez-moi maintenant de citer une autre phrase prononcée par un membre de cette Chambre, sur cette même question:

La question que nous avons à débattre aujourd'hui est celle de la défense de l'empire. Lorsque nous avons à faire face à un ennemi qui se précipite sur nous et dont il nous faut arrêter la marche, allons-nous nous croiser les bras et ne rien faire tant que n'aura pas été réglée la question de savoir si, oui ou non, nous aurons notre mot à dire dans toutes les questions de paix ou de guerre? Mon honorable ami est comme cet empereur de Constantinople, qui se rendait en Italie pour y discuter des problèmes de théologie, pendant que sa ville était attaquée par les Turcs, qui, finalement, s'en sont emparés.

Dans la première phrase que je viens de citer, il est dit que l'Angleterre ne court aucun danger, dans la seconde, l'orateur compare l'honorable premier ministre à cet empereur de Constantinople qui quittait sa capitale assiégée par les Turcs, pour

aller discuter des questions théologiques en Italie. Il demande si nous allons nous croiser les bras et ne rien faire.

Or, monsieur l'Orateur, ces deux phrases ont été prononcées par le même homme, dans la même chambre, le même jour, dans la même demi-heure, sur la même question et elles ont été dites toutes deux par l'honorable chef de l'opposition. Le même qui déclare qu'il n'y a aucun danger, ni immédiat ni lointain, compare l'honorable premier ministre à l'empereur qui quitte sa capitale assiégée. Si nous sommes assiégés, il existe évidemment un danger; la vérité finit par lui échapper, dans un moment où il n'était pas sur ses gardes. Il a exprimé ce qu'il pensait réellement et ce que le pays pensait, avant que la politique se fût introduite dans cette question.

Si nous avions besoin d'autres preuves pour démontrer qu'un danger existe, que les conditions ne sont plus les mêmes, nous les trouverions dans l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition. En 1910, celui qui est aujourd'hui chef de l'opposition déposa un projet de loi autorisant le gouvernement à acheter le "Niobé" et le "Rainbow". Subséquemment, et conformément aux dispositions de cette loi, il demanda des soumissions pour la construction de quatre croiseurs du type Bristol, devant coûter environ $10,000,000. Il ne jugea pas à propos de poursuivre la construction de ces croiseurs. Il avait demandé des soumissions, mais lorsqu'il remit le pouvoir, le 7 octobre 1911, il s'était contenté de faire l'acquisition de ces deux garde-côtes insignifiants et nous sommes en droit de supposer que la loi qu'il avait fait voter en 1910 et qui était en vigueur lorsqu'il a quitté le pouvoir, comportait une politique navale qu'il jugeait satisfaisante et propre à répondre aux besoins de la défense navale du Canada et de l'empire.

Je considère qu'il est équitable de poser la question ainsi, et alors je demande à l'honorable député de Renfrew-sud, qui dirige en ce moment l'opposition, s'il n'y a pas de danger immédiat, s'il n'existe pas de besoins nouveaux, si leur politique de 1910 était suffisante pour les fins de la défense. Si, comme il le prétend, il n'y a pas de danger immédiat, pourquoi nos adversaires ont-ils abandonné leur politique de 1910 pour demander deux marines complètes; pourquoi ont-ils renoncé à une politique qui aurait exigé une dépense initiale d'un million et un tiers et des dépenses éventuelles de dix millions, pour en adopter une autre qui coûterait $50,000,000, car d'après le rapport de l'amirauté de 1909 que j'ai entre les mains, deux escadres comprennent deux grands cuirassés, six croiseurs cuirassés, douze contre-torpilleurs, six sous-marins et de nombreux transports, ce qui coûterait $37,000,000 en Angleterre et $50,000,000 au Canada.

M. MIDDLEBRO.

Toujours d'après le même rapport officiel, l'entretien de ces divisions navales coûterait annuellement $6,000,000 d'après les prix en vigueur en Angleterre et huit ou neuf millions de dollars, d'après les prix payés au Canada.

Je demande à nos honorables adversaires quelles sont les raisons qui les ont amenés à renoncer à une politique exigeant une dépense initiable $1,500,000 pour l'acquisition de ces deux navires et une dépense ultérieure de $10,000,000 pour des croiseurs du type Bristol et de demander deux unités de combat qui coûteront $50,000,000 et entraîneront une depense annuelle de huit ou neuf millions de dollars. Que l'opposition nous dise pourquoi elle a agi ainsi et je lui dirai où réside le danger immédiat. Si les honorables députés de la gauche étaient de bonne foi lorsqu'ils ont proposé leur amendement, ils leur faut admettre qu'il existe un danger immédiat et que les circonstances sont changées et dans ce cas ils admettent les prétentions du Gouvernement; ou bien ils se moquent du public et leur amendement n'a d'autre but que d'embarrasser le Gouvernement. Si l'Angleterre n'est pas en danger, pourquoi ces deux escadres? Si le danger ne vient pas de l'Allemagne, d'où vient-il? Est-ce des Etats-Unis? Est-ce parce que vous redoutez les Etats-Unis que vous avez remplacé votre politique d'un million et un tiers par une autre de $50,000,000. Redoutez-vous une agression de la part du Japon, un allié de la Grande-Bretagne? Redoutez-vous la nation japonaise qui, en 1905 entra en conférence avec la Grande-Bretagne et lui dit: "Nous avons confiance dans votre honnêteté et dans votre esprit de justice et pendant les dix ans à venir, nous vous accordons notre confiance; si vous êtes entraînés dans une guerre quelconque, nous irons à votre secours et nous ferons la guerre et la paix en commun". C'est exactement ce que comporte le traité anglo-japonais. Redoutez-vous une agression de la part d'une nation qui a fait preuve de plus de confiance envers l'Angleterre que vous n'en avez montré vous-même dans votre loi navale de 1910, loi par laquelle vos navires ne seraient à la disposition de l'Angleterre qu'après une déclaration de guerre et qu'après un décret ministériel?

D'où vient le danger que vous redoutez? Il doit venir de l'Europe, et alors de quelle nation de l'Europe. Tournez autour de la question tant que vous voudrez et vous devrez finalement admettre que le danger vient de l'Allemagne. Pour notre part nous maintenons que le danger est dans la mer du Nord et quand sonnera l'heure du combat, nous voulons que nos navires soient sur les lieux, pour défendre le cœur de l'empire et en assurer l'intégrité.

Une autre preuve qu'il y a quelque chose de défectueux, c'est que pendant des siècles, tant que la suprématie de l'An-

gleterre sur mer était indiscutable, nous avons joui d'une paix inaltérable. Ce n'est que depuis que la marine d'une autre nation ou qu'une coalition des marines des autres nations ont commencé à rivaliser avec la marine anglaise, que des nuages ont surgi à l'horizon et que des rumeurs de guerre provoquent du malaise dans le monde entier. Je vois là, monsieur l'Orateur, une nouvelle preuve que l'Angleterre n'exerce plus aujourd'hui cette suprématie incontestée qu'elle exerçait autrefois. Voilà ce que j'avais à dire concernant le danger immédiat.

Je passe maintenant à cette autre proposition des honorables députés de la gauche qui prétendent que cette contribution de $35,000,000 pour trois dreadnoughts n'est que le commencement d'un tribut permanent que nous devrons payer à la Grande-Bretagne, ou le commencement de la politique navale permanente du gouvernement canadien. Je ne suppose pas qu'un seul membre de cette Chambre soit de cet avis, mais cependant beaucoup de journaux libéraux cherchent à propager cette opinion parmi le public. Je dirai même que le discours de mon honorable ami semble indiquer qu'il cherche à faire croire que cette contribution n'est pas simplement un don isolé et temporaire, mais qu'il doit marquer le commencement et le premier pas de notre politique navale et permanente.

Permettez-moi de rappeler que lorsque le gouvernement libéral déposa son projet de politique navale en 1910, le parti conservateur proposa à titre d'amendement de donner deux dreadnoughts, de dépenser $25,000,000, pour répondre aux besoins immédiats et de soumettre au peuple la politique permanente du gouvernement, énoncée dans la loi de 1910.

Notre attitude ne varie pas aujourd'hui; nous disons qu'en ce qui se rapporte à ce don isolé et temporaire de $35,000,000, nous n'estimons pas qu'un appel aux électeurs soit nécessaire, parce que, en réalité, nous avions inscrit ce principe au programme politique que nous avons énoncé ici même dans la résolution présentée en 1900. Quant à notre politique permanente, nous sommes prêts à nous en remettre au verdict des électeurs de ce pays.

Voyons maintenant, monsieur l'Orateur, le sentiment que le peuple anglais entretient sur ce qui nous occupe aujourd'hui; examinons s'il estime ou non qu'il s'agit bien de la politique permanente du Canada. Le peuple anglais comprend parfaitement que ce don de trois dreadnoughts ne constitue pas une partie de la politique navale permanente du Canada; il sait qu'il s'agit d'un don isolé, fait spontanément par le peuple canadien animé autant par son désir de participer au maintien de l'empire que par sa volonté bien arrêtée de défendre sa propre dignité et le respect qu'il se doit à lui-même. M. Churchill a dit à la chambre des communes britanniques: Nous apprécions parfaitement l'offre du Canada; nous comprenons, certes, qu'il ne s'agit pas de la politique permanente de M. Borden; nous savons fort bien que le Canada ne fait que nous accorder un subside dans le but unique d'aider la marine de guerre de l'empire; nous comprenons enfin, ainsi que nous l'a dit M. Borden, que lorsqu'il s'agira d'une politique ayant pour but la création d'une marine de guerre permanente, il faudra étudier cette question avec beaucoup plus de soin, avant de soumettre un projet quelconque à l'étude des membres du Parlement canadien et à l'examen du peuple de ce pays. Pourtant, en dépit de tout cela, les membres de la gauche tentent de faire croire au peuple qu'il s'agit ici de la politique navale permanente du parti conservateur.

Monsieur l'Orateur, je ne veux qu'effleurer l'aspect que cette question présente au point de vue constitutionnel: Je dirai tout d'abord que l'argument le plus faible qu'ont invoqué mos adversaires se rattachait à la constitutionnalité du projet qui est soumis au Parlement. Nos adversaires nous ont dit ici que le don de ces trois navires de guerre constituait une atteinte aux principes du Gouvernement responsable qui doit protéger notre autonomie. Mon honorable ami de Renfrew-sud s'est servi des termes suivants:

> Qu'on me permette de signaler un autre détail. J'envisage cette question en me plaçant à un point de vue plus large, mais je ne devrais pas me servir de ce terme. Je tiens à faire connaître mon opinion à la Chambre et c'est bien là ce que je fais sans la moindre hésitation. Je dis donc que retourner au système de contribution que devra acquitter le peuple du Canada, c'est travailler à la modification complète des relations constitutionnelles qui existent entre l'empire britannique et ses colonies autonomes d'au delà les mers et que c'est rétrograder de soixante-dix années.

On constatera que l'honorable député a rempli six colonnes du hansard pour établir qu'un don libre, isolé, volontaire fait par le peuple canadien, animé par un désir de pourvoir à sa propre défense dans les limites de l'empire et de conserver le respect qu'il se doit à lui-même, constitue un outrage aux principes de la Constitution qui nous régit. Je le demande: qu'a donc à voir un don spontané à la mère patrie par le dominion du Canada dans le cas de l'autonomie de notre pays, voilà ce que ne peut comprendre l'homme sain d'esprit.

L'honorable député a encore moins réussi quand il a entrepris de parler de la cause de la révolution américaine. Il nous a dit que c'était l'impôt qui avait été la cause de cette révolution; je suppose qu'il n'a parlé ainsi que dans le but d'établir que ce don gratuit que fera le peuple du Canada constituera réellement une taxe qu'im-

posera l'empire britannique à la population du Canada. Voyons ce à quoi se résume l'idée qu'avance mon honorable ami. Ce qui a donné lieu à la révolution américaine fut l'imposition d'une taxe contre la volonté formelle de la population des colonies anglaises; il s'agissait d'une taxe à laquelle ces dernières ne pouvaient se soustraire, mais qu'il leur fallait acquitter; dans le cas qui nous occupe, la contribution du Canada à la mère patrie sera volontaire. Si nous en croyions les membres de la gauche, la mère patrie n'aurait pas même besoin de cette contribution. Je dis donc que l'honorable député a établi, grâce aux citations qu'il a faites, le contraire de ce qu'il voulait prouver. Ainsi que le faisait observer avec tant de raison l'honorable député de Toronto-nord, s'il est contraire à la Constitution de voter une contribution de $35,000,000, le simple fait qu'il existe une urgence ne modifie en rien l'aspect constitutionnel de la question; cependant, l'honorable chef de la gauche vient nous dire que s'il existait une urgence, il serait prêt à voter quatre fois ce montant de $35,000,000. Je dis donc que tout cela démontre que l'attitude prise par mon honorable ami de Renfrew-sud nous fait remonter au moyen âge en ce qui a trait à la théorie qu'il entretient sur cette question au point de vue constitutionnel. Je tiens à faire observer—ce qui n'est aucunement nécessaire de faire—qu'au cours des trente dernières années l'Angleterre ne nous a pas demandé notre concours dans toutes les difficultés particulières à l'empire; cependant, les honorables membres de la gauche s'efforcent de faire croire à la population du Canada que la Grande-Bretagne nous demande de voter ces $35,000,000.

Mon très honorable ami le chef de la gauche a contribué, pour sa part, à répandre cette impression dans tout le pays. J'ai à la main un discours qu'il prononçait à Montréal en 1910 et dans lequel il discutait la question de la marine de guerre: d'après le "Globe", de Toronto, mon très honorable ami aurait prononçé les paroles suivantes:

Le secrétaire d'Etat à la marine demandait en même temps que les mêmes pouvoirs fournissent annuellement un montant d'argent destiné à l'entretien d'une marine de guerre impériale. C'était le premier pas dans la voie du militarisme. Mais les ministres canadiens qui se trouvaient alors à Londres—et je me trouvais au nombre de ces derniers—opposèrent à cette demande du gouvernement impérial un refus catégorique, respectueux dans sa forme, mais absolu dans sa portée.

Je défie tout membre de la gauche qui a lu les rapports de la conférence impériale de me montrer une seule phrase qui indique que le gouvernement britannique, lors de ses conférences, a demandé quelque chose aux colonies de l'empire. Le principe reconnu lors des délibérations des membres qui assistaient à ces conférences, c'était qu'on ne forcerait aucune des colonies de se soumettre à une résolution pareille contre son gré. Aussi toutes les résolutions arrêtées l'ont-elles été à l'unanimité; s'il s'élevait des divergences d'opinions, les résolutions proposées étaient retirées immédiatement. Preuve de ce que j'avance: Voici une résolution proposée à la conférence de 1909 par le docteur Smartt, l'un des représentants du Sud-Africain à cette conférence. Cette résolution disait en effet que les colonies autonomes d'outre-mer devraient assumer une partie quelconque du fardeau de la défense impériale, mais elle ajoutait aussi qu'il appartiendra aux législatures des différentes colonies autonomes d'arrêter la forme que devra prendre cette contribution ou cette aide. Les colonies autonomes étaient absolument libres d'agir comme bon leur plairait.

Bien que les représentants des autres colonies fussent prêts à adopter cette résolution, sir Wilfrid Laurier déclara: Non, si vous insistez sur l'adoption de cette résolution, je serai forcé de voter contre vous. Les délégués n'insistèrent point à cause de cette opposition du premier ministre canadien d'alors. M. Smartt, voyant l'attitude prise par sir Wilfrid Laurier, déclara: Depuis assez longtemps nous adoptons des résolutions qui démontrent notre loyauté; l'heure est venue de faire quelque chose de réel. Mon très honorable ami le chef de la gauche a détruit les effets de la diplomatie britannique dans les divers traités qui ont été conclus entre le Canada et les Etats-Unis chaque fois que les négociations ont été conduites par la Grande-Bretagne. J'ignore si l'honorable représentant de Renfrew-sud a pris une attitude semblable, mais je sais que c'est bien là ce que sir Wilfrid Laurier a fait. En cette Chambre même, le 12 décembre dernier, au cours de ce débat, il a profité de la circonstance pour dire, qu'à son avis, la diplomatie britannique n'avait eu aucun résultat avantageux dans aucun traité négocié par la Grande-Bretagne dans les intérêts du Canada. Qu'avait-il besoin de faire une déclaration semblable à propos d'une question de la nature de celle qui nous occupe? Elle ne relève pas du sujet.

Qu'est-il besoin de parler de diplomatie britannique quand il s'agit d'un don gratuit et volontaire que le Canada fait à la Grande-Bretagne pour venir au secours de cette dernière dans l'impasse où elle se trouve acculée dans le cas de sa marine de guerre. Cet avancé de sa part était gratuit qui indique la répugnance qu'il éprouve à venir en aide à la marine de guerre britannique. Quels sont les faits? Voici ses propres paroles:

Nous avons récemment entendu répéter par toute la province de Québec que nous ne de-

vons rien à l'Angleterre, parce qu'au cours de notre histoire elle a sacrifié nos intérêts dans la rectification des lignes frontières entre le Canada et la république qui borne notre territoire au sud. Quant à moi, j'ai souvent déclaré que dans le règlement de ces questions la diplomatie britannique ne s'était pas montrée sous un jour favorable et avantageux.

Plus loin il dit:

Il est indéniable que, depuis que le Canada conduit lui-même ses relations diplomatiques, il n'a sacrifié aucun de ses droits. Lors du dernier différend que nous avons eu avec nos voisins,—je parle de la question des pêcheries de l'Atlantique—non seulement nous n'avons sacrifié aucun de nos droits, mais encore nous avons obtenu la reconnaissance de droits qui avaient été contestés depuis longtemps.

Quel était ce dernier différend? Il se rapportait aux pêcheries du littoral de l'Atlantique septentrional. Mon très honorable ami le chef de la gauche n'a pas été heureux, certes, en citant cet exemple pour établir son affirmation que la diplomatie britannique n'avait jamais obtenu de résultat favorable pour notre pays. Quel est celui qu'il a choisi pour représenter le Canada dans le règlement de cette question? Sir Allen Aylesworth, son ministre de la Justice, l'un des cervaux les mieux équilibrés de la dernière administration—je le dis sans la moindre hésitation—un homme dont le sens légal n'a jamais été probablement surpassé au Canada. Voilà ce que tous nous reconnaissons, bien que nous ne puissions partager toutes les opinions de cet homme distingué. Sir Allen Aylesworth a consacré des mois et des mois à compulser les anciens traités intervenus entre la Grande-Bretagne et le Canada; à son retour, nous l'avons remercié du travail qu'il s'était imposé; il s'est levé en cette enceinte pour nous donner un résumé de ce qui s'était passé au cours des séances de cette commission d'arbitrage; il déclara, répudiant dans leur entier les sentiments que le très honorale chef de la gauche a exprimé:

J'aimerais, cependant, à ajouter, non pas en parlant de ce traité particulier seulement, mais d'une manière générale de toutes les diverses conventions internationales conclues au cours des 130 dernières années entre les hommes d'Etat de la Grande-Bretagne et ceux des Etats-Unis, que cela semble être la coutume arrêtée...

La coutume de qui? Non pas celle des membres de la droite, mais la coutume du très honorable chef de l'opposition qui voudrait la continuer au cours de ce débat sur la marine de guerre. Sir Allen Aylesworth, celui-là même qu'il avait envoyé pour négocier ce traité, ajoute:

...semble être la coutume arrêtée dans ce pays d'entretenir l'opinion que dans la plupart des conventions, sinon dans toutes, intervenues avec les Etats-Unis, ces derniers ont toujours réussi à obtenir le plus gros lot, et qu'il est arrivé dans plus d'une circonstance peut-être, que les hommes d'Etat anglais n'ont pas fait reconnaître suffisamment les droits et les priviléges des colonies britanniques de l'Amérique du Nord. Quant à moi, après avoir étudié cette question sur toutes ses faces, et m'être pénétré de son importance et de ses effets, je dois dire que je n'entretiens aucunement ces vues.

Et pour ce qui est des conventions arrêtées à différents temps à l'égard des diverses causes de divergence entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, il n'est que juste, ce me semble, de dire que les représentants de la couronne britannique ont su, au cours de ces négociations, veiller à l'intérêt de l'empire en général.

Celui que le très honorable chef de l'opposition délégua là-bas, qui possédait le sujet de façon si pleine et si complète, et avait fait une étude si minutieuse de ces traités, est donc revenu en disant que s'il est de mode de se plaindre de la diplomatie anglaise, c'est bien à tort qu'on le fait puisque depuis 130 ans les représentants de la couronne britannique n'ont jamais manqué, au cours des négociations, de veiller convenablement aux intérêts généraux de l'empire.

M. LEMIEUX: Tel n'était pas l'avis de sir John Macdonald. C'est lui qui lança la mode.

M. MIDDLEBRO: Autre point sur lequel les deux partis ne s'entendent pas: nos adversaires prétendent que le mémoire rédigé par l'amirauté anglaise en novembre dernier, et que le premier ministre a déposé sur le bureau de la Chambre, ne signale aucune urgence, aucun danger immédiat ou éventuel, ni aucun besoin d'aide en matière navale de nature à motiver le don de ces trois cuirassés du type Dreadnought, cadeau auquel la Grande-Bretagne ne tient point. A cela je me borne à répondre ceci: celui-là manque pour le moins à son devoir envers le Canada et l'empire en général qui, ayant lu le discours que M. Churchill faisait à la Chambre le 22 juillet dernier, ayant parcouru le mémoire sans parti pris et lu la partie du rapport même où il est dit que l'on ne veut en aucune façon faire violence à l'opinion canadienne et qu'il répugne naturellement à la Grande-Bretagne d'indiquer la manière de lui venir en aide, et qui, ayant en outre entendu la déclaration confidentielle du premier ministre,—car il est dit dans le rapport de l'amirauté que le mémoire ne fait que compléter les renseignements que l'on a confidentiellement communiqués au premier ministre,—et cela quand ce dernier a déclaré devant la Chambre que les circonstances sont telle qu'elles l'autorisent à déposer le présent projet de loi et à demander l'octroi de cette somme de $35,000,000, destinée à la construction de trois cuirassés;—celui-là, dis-je, manque à son

devoir envers le Canada et l'empire qui persiste à ne pas tenir compte de toutes ces preuves de besoin urgent.

Quant au mémoire même, j'y relève le paragraphe suivant:

Tout ce qui augmente notre supériorité relative en fait de navires du dernier modèle diminue l'effort à soutenir et augmente notre sécurité en même temps que nos chances de n'être pas molestés.

M. Borden ayant ensuite demandé sous quelle forme une aide immédiate de sa part serait le plus effective, l'amirauté lui fit cette réponse:

Nous n'avons aucune hésitation à répondre, après une étude prolongée de toutes les circonstances, qu'il est à désirer que cette aide prévoie la construction d'un certain nombre des plus grands et des plus forts navires de guerre que la science puisse bâtir et que l'argent puisse procurer.

" Il est à désirer " signifie: " nous désirons". Et que désire-t-on? que cette aide embrasse la construction d'un certain nombre des plus grands et des plus puissants navires de guerre que le science puisse construire et que l'argent puisse procurer. Que le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) me permette de lui faire cette question: Si, comme il le prétend, ces navires de guerre n'étaient ni nécessaires ni à désirer, l'amirauté anglaise ne l'aurait-elle pas dit quand le premier ministre, désireux d'accorder à la mère patrie une aide immédiate et effective, demanda quelle forme devrait revêtir cette aide? L'amirauté n'aurait-elle pas loyalement déclaré qu'il n'était besoin ni de navires ni d'aide d'aucune sorte? Laisser le premier ministre agir comme elle savait qu'il avait l'intention de faire, c'était obtenir des navires de guerre à la faveur de fausses allégations.

L'attitude de l'opposition équivaut à dire à la Grande-Bretagne qu'elle nous prend $35,000,000 dont elle n'a nul besoin ni désir. Est-il en cette Chambre un seul homme pour affirmer de propos délibéré que la Grande-Bretagne, sachant ce que nous sommes sur le point de faire, est capable de nous conseiller de lui donner telle ou telle chose et d'accepter un tel cadeau dont elle n'aurait pas besoin et auquel elle ne tiendrait point? C'est une imputation tout à fait déraisonnable et dénuée de fondement. On ne saurait dire de l'amirauté anglaise, j'en suis convaincu, qu'elle s'inspire de sentiments ou de motifs semblables dans le soin de la défense de l'empire.

J'ai observé que l'une des principales raisons que le représentant de Wellington-sud a fait valoir contre l'octroi de trois cuirassés à la Grande-Bretagne, c'est que celle-ci n'en a pas besoin et que ces navires—ce fut là un de ses plus forts arguments— ne tarderaient pas à être demandés.

Puisque des navires construits dans le plus bref délai possible sous la direction de l'amirauté doivent être démodés en aussi peu de temps, que ne dira-t-on pas des deux cuirassés du type Dreadnought, quand on en aura achevé la construction en ce pays, ainsi que le propose mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier)? En Angleterre, on peut construire ces navires en deux ou trois ans; au Canada, il en faudrait dix ou quinze pour construire entièrement les deux escadres du chef de l'opposition. Mon très honorable ami a beau hocher la tête en signe de dénégation, il n'en est pas moins vrai que le délai stipulé au contrat relatif à la construction des quatre croiseurs du type Bristol était de trois ans pour le premier de ces navires et de six ans pour les trois autres! S'il faut six ans pour construire quatre petits Bristols, combien faudra-t-il de temps pour installer l'outillage, construire les docks et les chantiers ainsi que les deux escadres projetées ? Quinze années au moins; or, si nos navires doivent être démodés dans trois ans, il est impossible de répondre de la valeur qu'auraient dans quinze ans ceux que les membres de la gauche aimeraient à faire construire.

L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) s'est montré justement indigné de ce que le Gouvernement ose faire don à la Grande-Bretagne de trois cuirassés non pourvus de leurs équipages. A cela je réponds tout d'abord que nous donnons ce qu'on nous a demandé ce qui, au dire de la mère patrie, constitue l'aide la plus effective que nous puissions accorder à l'empire britannique. Nous donnons ce que le gouvernement anglais considérait, en 1909, comme le plus propre à parer à la situation critique qui prévalait alors.

Mon honorable ami de Renfrew-sud ne pèche-t-il pas contre la logique en nous reprochant de ne pas fournir les équipages des trois navires dont nous voulons faire cadeau à l'Angleterre à titre de contribution d'urgence, quand il ne veut même pas que l'on fasse un tel don? A propos des marins de ces navires, je rappellerai à nos adversaires qu'il y a un vieil adage sur les gens qui habitent des maisons de verre. Il ne convient pas de faire montre de trop d'indignation, car l'habitation est fort transparente et on y voit aisément tout ce qui s'y passe; il faut se garder aussi de lancer des pierres dans le voisinage d'une habitation aussi fragile.

Voyons maintenant quel fut le succès de nos adversaires avec le service naval dont ils ont grevé le pays. En 1909, mon très honorable ami déposait un projet de loi l'autorisant a acquérir le " Niobé " et le " Rainbow " au prix d'un million et un tiers. L'an dernier, l'entretien de cet

embryon de marine coûtait $784,000, soit plus de la moitié du prix d'achat. Sur ce pied-là, il en coûterait $17,500,000 par année pour équiper et maintenir les trois dreadnoughts que nous projetons de donner, et $26,000,000 pour équiper et maintenir les deux escadres que mon très honorable ami voudrait créer. Je ne veux pas dire par là que les deux escadres, si nous les avions, nous coûteraient aussi cher que cela; je me base simplement sur les données officielles que nous avons sous les yeux et qui nous sont fournies par le rapport du ministère du service de la marine pour l'exercice expiré le 31 mars 1912.

Pour ce qui est de la question de savoir si nous sommes capables de fournir les marins des trois navires projetés, je dois dire, me fondant sur ce même rapport, qu'il y a eu à bord du " Niobé " et du " Rainbow " 149 désertions au cours de l'année expirant le 31 mars 1912, tandis que le nombre des recrues n'était que de 126. On voit par là que le nombre des déserteurs excède de 23 celui des recrues. Il y a ici un intéressant problème que mon très honorable ami devrait s'efforcer de résoudre. Si, au cours de l'année, le nombre des déserteurs d'une marine embryonnaire coûtant un million et demi a excédé de 23 celui des recrues, combien de temps faudra-t-il pour recruter les marins de trois dreadnoughts coûtant $35,000,000?

M. PUGSLEY: Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de donner lecture de ce que dit l'amiral Kingsmill pour expliquer ces désertions?

M. MIDDLEBRO: Lorsque le " Niobé " et le " Rainbow " arrivèrent dans les eaux canadiennes, tous leurs marins étaient anglais. Au début de leur service, leurs équipages étaient au grand complet, et bien que les marins n'aient pas été recrutés au Canada, voilà le nombre des désertions qui ont eu lieu dans l'intervalle.

M. PUGSLEY: Que dit l'amiral Kingsmill?

M. MIDDLEBRO: Je signale les faits tels qu'ils sont consignés au rapport du service de la marine pour l'année expirée le 31 mars 1912. J'ai d'autres citations à extraire de ce rapport; l'honorable député y trouvera peut-être ce qu'il désire savoir:

Le nombre considérable des désertions doit s'attribuer à ce que la majeure partie des recrues proviennent d'endroits éloignés de la mer et prennent la vie de marin en aversion. Ces gens sont complètement étrangers au genre de vie que l'on mène à bord d'un navire et qui diffère si profondément de celui auquel ils ont été habitués. Il y a parmi les marins du "Niobé" un grand nombre de retraités du service impérial.

Et le rapport ajoute:

Le 30 juillet 1911, le " Niobé " s'échouait sur des récifs. Le navire "Cornwall" se porta à son secours et le remorqua jusqu'à Halifax. On compte que l'on aura complètement fini de le radouber en juillet 1912, un an après l'avarie.

Le "Niobé" est donc resté une année entière en radoub à Halifax. Ce navire, payé $1,000,000, il en a coûté $500,000 pour le tenir en service, et le nombre de ses déserteurs excède de 23 celui de ses recrues. Telle est l'histoire du peu de marine que nous possédons. Toutefois, cela n'empêche pas mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) de chercher à se moquer du Gouvernement parce qu'il ne tente pas de fournir les équipages de trois des navires du type le plus puissant de la marine anglaise, ni de former en trois ans les marins et les officiers nécessaires, quand le rapport de l'amirauté établit que la formatiion d'un tel personnel exige au moins six ans.

Il se peut que l'amirauté, ayant pris connaissance de ce rapport-ci, en soit venue à la conclusion qu'il était inutile de demander au Canada de fournir des marins, étant donné avec quel succès le recrutement s'opère en notre pays. Il est un fait certain dont il est inutile de chercher à tirer quelque avantage politique: c'est que le Canada ne possède pas de marine marchande capable de fournir les marins dont on a besoin à l'heure actuelle. Voici des siècles que la Grande-Bretagne règne en souveraine dans le domaine du commerce maritime.

Depuis des générations, sa population est rompue à la navigation maritime et un grand nombre de ses habitants sont des gens de mer. Elle renferme une forte population dans un territoire exiguë; nous avons une faible population dans une vaste étendue de pays. Cela nous empêchera pendant longtemps de lever des équipages au Canada. Je ne dis pas que cela nous empêchera toujours de le faire, mais il faudra beaucoup de temps et des gages plus élevés pour engager la population canadienne à renoncer aux occupations très lucratives qu'elle trouve au pays. En Angleterre, il y a une forte population parmi laquelle plusieurs désœuvrés consentent à accepter une plus faible rétribution, tout en étant plus aptes à remplir les fonctions de matelots à bord de ces énormes navires de guerre.

Que disait le " Globe " avant que cette question ait été traînée dans l'arène politique? Le 29 mars le " Globe " disait encore:

En présence de ces faits, il est impossible qu'on ne soit pas convaincu que la métropole, à cette époque de crise, acceptera avec un enthousiasme reconnaissant l'aide de ses colonies.

Pesez ces paroles. Et l'on soutient pendant des heures entières qu'elle n'a pas

besoin d'elles et qu'elle n'acceptera pas leur don.

Rien n'est aussi propre à mettre fin à cette rivalité insensée que la conviction, en Allemagne, qu'elle est inutile. En pareil cas, les colonies procureront de grands avantages aux contribuables allemands ainsi qu'aux contribuables anglais.

J'aborde maintenant la dernière divergence qui existe entre les grands partis politiques. La voici: nos adversaires soutiennent que le Canada peut le mieux contribuer à la marine navale de la Grande-Bretagne et de l'empire par la contribution d'une flotte distincte et indépendante conformément aux dispositions de la loi du service navale, de 1910, que l'ancien gouvernement a fait adopter. Bien qu'ils ne blâment pas à l'heure qu'il est le don d'une somme de $35,000,000, ou même d'une somme plus élevée, pour les fins navales, l'argent, disent-ils, devrait servir à construire, pourvoir d'équipages et entretenir deux escadres complètes. Ceci s'ajoute à leur programme naval de 1910 qu'ils ont adopté à titre de politique permanente sans faire allusion à des circonstances critiques ou a un besoin urgent du gouvernement impérial, mais en créant au contraire les unes et l'autre. Ils se proposent d'ajouter les deux escadres aux dispositions prises par la loi du service naval (1910). Nous avons repoussé et nous repoussons la loi du service naval à cause du mode d'organisation de la flotte, de son illogisme au point de vue impérial, parce que le Gouvernement s'arroge le droit de dire qu'il viendrait en aide à la Grande-Bretagne si celle-ci était en guerre. Cela implique le droit de dire que le Canada ne viendra pas en aide. En cas de guerre, si le Canada ne volait pas au secours de l'Angleterre, d'après le droit international, l'ennemi pourrait approcher de nos côtes, détruire nos villes et nos villages, anéantir nos défenses côtières et peut-être s'emparer du Canada.

Il en aurait parfaitement le droit selon la loi des gens. Vous ne pouvez pas demeurer neutres; il vous faut faire parti de l'empire ou n'en pas faire partie. Dans le premier cas, il faut pour la flotte des lois différentes de celle de 1910 qui faisait de la flotte canadienne une flotte distincte et indépendante de la flotte anglaise, parce que la flotte du Canada ne pourrait pas faire le moindre acte d'hostilité sans l'autorisation du Gouverneur en conseil des ministres.

Je demande à mon très honorable ami de dire en toute sincérité quelle différence il y a entre la situation de cette flotte et celle de la flotte de tout autre pays indépendant. Qu'une guerre éclate demain entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne, que fera la France? Le cabinet français se réunira pour décider s'il viendra en aide à l'une ou à l'autre de ces puissances ou s'il restera neutre. Quant à la participation aux guerres,

il n'y a aucune différence entre l'organisation de la flotte canadienne et celle de tout autre pays du monde.

Permettez-moi de citer un autre exemple. Le Japon est l'allié de la Grande-Bretagne. Il a dit il y a dix ans: "Je me fierai à vous pendant dix années; dans cette mesure, j'unirai ma flotte à la votre. J'ai assez confiance dans votre probité, dans votre honneur, dans la justice de vos guerres pour m'allier à vous pendant dix ans". Cette démarche a été faite par l'entremise de son cabinet; c'est un acte de l'exécutif. Lorsqu'il y a trois ans j'ai interrogé mon très honorable ami pour savoir si par son bill il s'engageait à venir en aide à la Grande-Bretagne pendant un certain temps, il a répondu: Non, je ne m'engage pas pour un seul instant; nous attendrons l'ouverture des hostilités et nous déciderons alors si nous viendrons en aide à la Grande-Bretagne. Pour dix années au moins, sa politique était moins loyale, moins patriotique, elle montrait moins de confiance en la justice des guerres de la Grande-Bretagne que le gouvernement du Japon qui disait: Nous consentons à nous allier à vous et à vous venir en aide pendant dix ans, si vous prenez part à une guerre pour une cause quelconque.

Nos adversaires nous reprochent de ne pas appliquer les principes de la résolution de 1909 en déposant le présent projet de loi. Examinons ce reproche et voyons si la résolution de 1909 était basée sur l'existence de circonstances critiques. Que dit-elle?

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à favoriser l'organisation d'un service naval canadien en coopération et relation intimes avec la marine impériale dans le sens indiqué par l'amirauté lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

La résolution ajoutait que chaque fois que le besoin s'en ferait sentir le Canada ferait tous les sacrifices nécessaires au maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

M. PUGSLEY: Très bien! très bien!

M. MIDDLEBRO: Très bien! dit mon honorable ami là-bas. Je dirais aussi très bien! si vous vous étiez rendus en Angleterre et si vous aviez fait ce que cette résolution vous disait de faire. Je ne vous reprocherais pas vos actes. Cependant la résolution dit aussi que, quoi que vous fassiez, soit que vous établissiez un service naval canadien, vous devez le faire en coopération intime avec l'amirauté anglaise. Le premier conseil de l'amirauté était de donner une somme d'argent, si vous vouliez contribuer de la manière la plus efficace au maintien de la flotte centrale. Or, cette résolution déclarait que nous étions opposés

au versement régulier ou périodique d'une somme d'argent dans le trésor impérial aussi nous n'avons pas reproché au chef de l'opposition de n'avoir pas consenti à cela.

M. PUGSLEY: L'honorable député est-il en faveur de versements réguliers?

M. MIDDLEBRO: La condition suivante était d'agir dans le sens indiqué par l'amirauté anglaise. Que conseillait l'amirauté. Voici son rapport que dit en premier lieu:

Il a été reconnu par les gouvernements coloniaux qu'en temps de guerre les forces navales locales devraient être sous la direction générale de l'amirauté.

Le projet de loi déposé par le chef de l'opposition n'y pourvoyait pas. Le Canada était absolument libre de faire ce que bon lui plairait, selon que le gouverneur en conseil des ministres jugerait convenable. C'était la première alternative; la suivante était que:

A l'avis de l'amirauté, un gouvernement colonial désireux de créer une marine devait viser à former une flotte distincte...

Vous n'avez pas formé une flotte distincte. Le rapport de l'amirauté ajoute:

...et la plus petite flotte est celle qui, en même temps que maniable en temps de paix, est susceptible d'être utilisée dans ses parties constituantes en temps de guerre... La flotte à viser devrait donc, à l'avis de l'amirauté, se composer au moins:

D'un croiseur cuirassé (nouvelle classe "Indomitable" qui est du type "Dreadnought".

Vous ne l'avez pas fait. Vous avez refusé de le faire. Ensuite:

De trois croiseurs non cuirassés (classe "Bristol").

Vous y avez pourvus plus tôt, mais vous n'avez pas même adjugé la construction de ces croiseurs.

De six contre-torpilleurs. De trois sous-marins.

Et enfin:

Vu que le croiseur cuirassé est la partie essentielle de la flotte, il est important que le premier vaisseau à construire en commençant à former une flotte soit un "Indomitable" du type "Dreadnought".

Vous avez fait fi de tous ces conseils de l'amirauté et nous vous avons envoyés là-bas pour les suivre. Voilà d'où vient le mal; vous avez fait fi de toutes les recommandations de cette résolution qui déclarait que, chaque fois que le besoin s'en ferait sentir, le Canada consentirait à faire n'importe quel sacrifice. Vous êtes revenus sans tenir compte des circonstances critiques, mais vous avez fait adopter votre politique permanente. Vous êtes revenus avec un projet tout autre que celui que nous vous avions envoyé chercher là-bas, et vous avez refusé de vous présenter devant le peuple, imposant votre projet à la Chambre.

Cependant, vous venez aujourd'hui nous demander d'aller devant le peuple, lorsque nous suivons fidèlement les recommandations de la résolution, à savoir que, chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le Canada fera n'importe quel sacrifice. Nous ne vous avons pas demandé de soumettre cette résolution au peuple. Si vous vous y étiez conformés, cela aurait été inutile. Cette résolution déclarait que, chaque fois que le besoin s'en ferait sentir, nous ferions tous les sacrifices nécessaires. Le besoin s'en fait sentir, nous faisons les sacrifices nécessaires et nous ne nous proposons pas de consulter le peuple au sujet de cette politique d'urgence.

M. PUGSLEY: Pour la meilleure des raisons.

M. MIDDLEBRO: Mais, au sujet d'une politique permanente, nous avons dit et nous répétons que nous consulterons le peuple canadien, lorsque le temps viendra.

M. PUGSLEY: Quelle est cette politique?

M. MIDDLEBRO: Mon honorable ami n'a pas besoin de se hâter de finir sa carrière politique. Il la finira assez vite.

Je citerai un autre passage du mémoire de l'amirauté qui, d'après les honorables membres de la gauche, n'autorise pas la conduite actuelle du Gouvernement. Que dit le paragraphe 7 du mémoire:

Il y a deux sortes de suprématie navale. La suprématie générale et la suprématie locale. La suprématie générale réside dans le pouvoir de vaincre en bataille rangée et de chasser la marine ennemie la plus forte ou une coalition de marines ennemies là ou elles pourront être rencontrées. C'est la suprématie générale de la marine anglaise qui est la première sauvegarde et principale protection des grandes possessions de la couronne et c'est là ce qui pendant toute cette période a empêché toutes tentatives préjudiciables ou contraires à leur politique et à leur sureté. La supériorité locale réside dans le pouvoir d'envoyer en temps propice, ou de maintenir permanemment dans une mer éloignée des forces suffisantes pour vaincre l'ennemi ou le tenir en respect jusqu'à ce que le sort des armes ait décidé sur le théâtre principal des hostilités, en faveur de l'un ou l'autre des adversaires.

Remarquons ces mots:

Jusqu'à ce que le sort en ait décidé sur le théâtre principal des hostilités.

Voilà quel est le but d'une marine locale, simplement de tenir l'ennemi en respect jusqu'à ce que le sort des armes en ait décidé sur le théâtre principal des hostilités, et ce théâtre est la mer du Nord.

Je citerai une autre partie du discours de mon honorable ami, le député d'Edmonton, parce que ce discours indique de la façon la plus claire la différence fondamentale de principes dans le programme des deux partis politiques du Canada. Mon

honorable ami d'Edmonton s'est exprimé comme suit:

Supposons que plusieurs puissances européennes s'unissent et parviennent à livrer une bataille plus ou moins heureuse à la flotte anglaise dans la mer du Nord et dans l'Atlantique Nord. Supposons encore que dans l'intervalle cette réunion de puissances ait pu, à l'aide d'un petit nombre de navires de guerre bloquer absolument les ports de mer du Canada de façon à s'en rendre absolument maîtres, puis débarquer des troupes sur notre sol, occuper le pays et s'emparer de Québec ou Montréal, que la balance probable dans la mer du Nord soit défavorable à la marine anglaise, et supposons encore qu'il y ait un règlement des conditions de la paix entre l'Angleterre et l'alliance européenne opposée, je demanderai à mes honorables amis ce qui aurait lieu? Comprennent-ils jusqu'à quel point le Canada serait intéressé dans cette transaction? Je demanderai à nos amis anti-militaristes canadiens s'il n'est pas absolument certain que dans ces conditions le Canada passerait de la domination anglaise à celle de la nation européenne qui aurait vaincu l'Angleterre? Croient-ils que l'Allemagne, si elle faisait partie de l'alliance que j'ai supposée, et que l'Angleterre fut battue, ne voudrait pas devenir le propriétaire et la maîtresse du Canada? Croient-ils que parce que s'ils sont d'une autre race qu'ils ne tomberaient pas sous la domination allemande, dans le cas d'une défaite? S'ils ont quelques doutes sur ce sujet, qu'ils se rappellent l'Alsace et la Lorraine, provinces qui ont été la récompense d'une guerre heureuse, et qu'ils considèrent eux-mêmes si le Canada ne serait pas un prix aussi beau, ou plutôt si le Canada ne serait pas absolument l'enjeu pour lequel ces flottes se battraient dans la mer du Nord, si jamais un évènement aussi terrible se produisait.

Mon honorable ami commence par dire: Supposons que la marine anglaise soit battue. Il commence par supposer un état de choses que ce projet de loi a pour objet d'empêcher. La proposition de mon honorable ami n'est qu'une politique égoïste, mal conçue, et erronée s'inquiétant des intérêts du Canada après que la marine anglaise aura été vaincue, tandis que notre politique a pour objet de conserver la marine anglaise et d'empêcher sa défaite pour la seule raison que si la marine anglaise était battue, nos petites marines pour la défense des côtes ne vaudront absolument rien contre la flotte qui aura vaincu celle de l'Angleterre. Voilà la distinction fondamentale entre la politique des deux partis.

Mon honorable ami d'Edmonton dit que nous devrions avoir ces petites marines locales. Pourquoi? Parce que nous pourrons conserver notre territoire et empêcher les autres nations d'occuper le Canada. L'occupation de notre pays ne pourrait se faire que si la Grande-Bretagne n'est pas victorieuse, et dans ce cas-là le Canada sera à la merci de son ennemi. Mais ici nous portons notre aide au point central du

M. MIDDLEBRO.

danger, si nous pouvons maintenir la première ligne de défense en aidant à la marine centrale dans la mer du Nord lorsque se fera le premier choc toutes les autres parties de l'empire seront en sûreté. Si nous n'aidons pas à la flotte principale, le Canada pourra devenir l'Alsace-Lorraine de l'Allemagne, par la suite. Mon honorable ami dit que l'Alsace et la Lorraine ont été données à l'Allemagne. Pourquoi? Parce que la France n'a pas mis en pratique la maxime de mon honorable ami "Il est trop tard pour faire des préparatifs lorsque l'heure du péril est arrivé." Voilà la différence fondamentale dans la politique des deux partis. Vous ne pouvez sortir de là. Vous avez beau discuter, il faut toujours en revenir à la proposition de l'amirauté anglaise: que la sûreté de toutes les parties de l'empire repose sur le maintien de la suprématie de la flotte de l'Angleterre dans la mer du Nord.

Pour terminer, je veux faire un appel au très honorable chef de l'opposition. Il a, je crois, devant lui toutes les preuves qu'il y a une certaine urgence. Je ne me propose pas de les énumérer de nouveau, mais je veux dire que toutes ces preuves doivent certainement amener un doute raisonnable dans son esprit qu'il y a certainement une différence, comme l'a dit l'honorable député d'Edmonton, avec ce qui existait il y a deux ans. Il a dit que s'il croyait qu'il y eut aucun danger, immédiat ou futur, ou même que si l'Angleterre était menacée, il n'hésiterait pas à donner au très honorable chef du Gouvernement non pas seulement $35,000,000, mais quatre fois $35,000,000. Je le demande à mon très honorable ami le chef de l'opposition, ne croit-il pas que les différents orateurs ont apporté suffisamment de preuves dans cette Chambre, et n'en voit-il pas aussi dans le mémoire de l'amirauté, dans la modification de la loi navale allemande en 1912, et aussi dans le fait que la marine allemande n'est pas essentielle à l'existence de ce pays, tandis que celle de l'Angleterre l'est, n'y a-t-il pas là, dis-je, suffisamment pour créer un doute raisonnable dans son esprit que l'Angleterre est pour le moins menacée? S'il en arrive à cette conclusion, il devrait donner à la mère patrie les mêmes avantages que la jurisprudence anglaise donne à tout accusé, savoir: le bénéfice du doute, et s'unir à nous pour rendre cette offre unanime. En agissant ainsi, le très honorable chef de l'opposition ne sera pas inconséquent avec sa politique de 1910, parce que cette politique n'était pas une politique temporaire, mais permanente, et il ne serait pas inconséquent non plus avec la résolution de 1909, parce que cette résolution disait: qu'au cas de besoin le Canada serait prêt à faire tous les sacrifices dans l'intérêt de l'empire. Il resterait absolument logique avec sa politique passée.

Et, finalement, si mon très honorable ami n'est pas encore convaincu qu'il y a urgence ou nécessité de venir en aide à la marine impériale, il aura toujours la satisfaction de pouvoir se dire qu'il a erré du bon côté et qu'il aura au moins essayé un peu à exprimer à la mère patrie la gratitude et l'appréciation du peuple canadien pour les nombreux bienfaits et faveurs qu'elle lui a rendus, sans parler des millions qu'elle a dépensés pour nous dans les siècles passés, et il nous aura aidé à maintenir dans une certaine mesure notre dignité comme une des premières possessions du plus grand empire et du plus grand facteur pour le bien que l'on connaisse dans l'histoire.

M. E. W. NESBITT (Oxford-nord): Monsieur l'Orateur, en me levant pour parler sur la motion et sur l'amendement, je ne me propose pas de répondre particulièrement aux arguments de l'honorable préopinant (M. Middleboro), à l'exception peut-être de quelques allusions dans les courtes remarques que je veux faire. Je suppose qu'il est admis que les deux partis sont d'avis qu'il est du devoir du Canada de dépenser de l'argent pour la marine. Je crois que c'est aussi l'opinion générale dans le pays. Il y a quelques personnes dans le pays, en dehors de la province de Québec, il y en a dans la bonne vieille province d'Ontario qui croient encore que nous ne devons rien dépenser pour la marine. Ces personnes sont aussi loyales qu'aucun de nous ici. Le Canada est le pays dans lequel ils vivent et c'est au Canada qu'ils veulent être loyaux. Je ne veux pas condamner ces personnes, mais si la masse du peuple désire que nous fassions quelque chose pour la marine, je suppose que la question se pose comme suit: Quoi faire? Nos honorables amis de la droite disent qu'il y a urgence. L'honorable député de Grey-nord dit que l'expression est impropre, et que nous devrions employer les mots "besoin immédiat". Je ne vois pas grande différence entre "besoin immédiat" et "urgence".

S'il nous faut dépenser de l'argent pour une marine, comme nous l'avons fait effectivement il y a quelque temps, quel est le but à atteindre? Dans tout ce que j'ai à dire, je ne veux parler que pour moi-même. Je ne suis ni le Gouvernement, ni l'opposition, et je ne prétends pas non plus avoir aucune influence sur aucun de mes collègues dans cette Chambre, de sorte que je ne parlerai que pour moi-même, et ce que je dirai sera le résultat de mes lectures et de mon étude de la question.

Si nous voulons faire quelque chose, que devons-nous faire? Quel est le but à atteindre? A mon avis le premier but est la protection de nos côtes et de nos droits; deuxièmement, d'aider à la mère patrie et aux contribuables anglais à porter une partie du fardeau qu'ils ont porté pendant le dernier siècle. Nos honorables amis de la droite déclarent bien clairement, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) nous l'a dit, que la proposition actuelle ne doit pas être considérée en aucune façon comme une politique permanente, mais simplement comme une contribution dans un cas d'urgence. Conséquemment, je crois, que nous avons le droit d'examiner s'il y a urgence ou non. Mon honorable ami de Wellington-sud (M. Guthrie) a cité plusieurs journaux anglais qui disent qu'ils ne croient pas qu'il y ait aucune urgence. Que devons-nous conclure? Nous devons conclure que dans un très grand nombre de cas il y a du pour et du contre. Les meilleurs preuves sur lesquelles nous devons nous appuyer dans des circonstances comme celle-là sont celles que nous fournissent nos renseignements quotidiens et notre expérience de la vie.

Il y a des années, longtemps avant de siéger au Parlement, j'étudiais la question de la marine impériale du mieux que je pouvais, en lisant constamment les journaux anglais et les discours des hommes d'Etat anglais; de sorte que les idées que j'ai pu me former sur le sujet ont été puisées en très grande partie à des sources anglaises. Quelqu'un—j'ignore à qui je suis redevable de cette gracieuseté—m'a récemment fait parvenir le hansard de la chambre des lords et de la chambre des communes d'Angleterre, et j'y ai pris connaissances des discours prononcés, tant par des lords que par des membres des communes, la plupart se rattachant au parti unioniste. Or, je n'ai pu rien trouver dans ces discours indiquant que le péril, à l'heure actuelle, soit comparable même à ce qu'il était en 1909. En 1909, on avait des craintes à cet égard, et la Chambre vota alors cette fameuse résolution dont nous avons tant entendu parler. Les discours des membres unionistes de la chambre des lords et de la chambre des communes d'Angleterre indiquent que le péril n'existe pas, mais laissent bien apercevoir qu'il se poursuit en Europe une campagne très active en vue de l'accroissement des armements et des dépenses pour la marine. Pour quiconque étudie la question, il n'est pas douteux qu'on pousse activement au développement de la flotte, non seulement en Allemagne, mais dans toute l'Europe. Les Allemands disent qu'il leur faut augmenter le nombre de leurs navires pour se mettre à l'abri des agressions de l'Angleterre, et peut-être à leur point de vue sont-ils tout autant dans le vrai que nous le sommes nous-mêmes de notre côté.

La proposition de notre Gouvernement est de contribuer 35 millions applicables à la construction de trois cuirassés qui seront équipés et maintenus aux frais de l'Angleterre.

Comme le faisait observer l'honorable député de Wellington-sud, le premier lord de l'amirauté a déclaré, non pas en mars, mais en juillet,—bien qu'on dise que les chantiers de construction soient on ne peut plus occupés à l'heure actuelle,—a déclaré que la difficulté ne consistait pas à faire construire les navires, mais à leur trouver des équipages, une fois construits.

Si nous donnons ces trois cuirassés au gouvernement anglais, nous devrons nous assurer que le gouvernement anglais se chargera de les équiper et de les entretenir; et s'il a de la difficulté à l'heure qu'il est de trouver des matelots et des officiers pour les navires déjà en service, combien plus difficile sera-ce de trouver des équipages pour ces trois navires additionnels que nous voulons lui donner. En outre, la proposition de notre Gouvernement, si elle signifie quelque chose, n'est qu'une contribution pure et simple. On nous assure que ce n'est pas là une contribution périodique; mais qu'en savons-nous après tout, puisqu'on ne nous donne aucune idée de ce qu'est la politique navale permanente du Gouvernement.

Ma prétention, lorsqu'on en vient au fond de la question, c'est que cette contribution de 35 millions, si elle n'est faite qu'en attendant, et indépendamment de l'existence d'un péril,—et rien de ce que nous avons entendu ou lu n'atteste l'existence d'un tel péril,—cette contribution de 35 millions, dis-je, est trop élevée pour notre pays, à moins qu'on ne l'affecte à l'établissement d'une marine canadienne permanente. C'est à peu près la somme que nous proposons de dépenser sur deux divisions navales. Et d'autre part, qu'obtenons-nous en retour? Rien. Et qu'obtiendrions-nous si nous appliquions ces 35 millions à la création d'une marine canadienne? Nous aurions une marine qui protègerait nos côtes et nos voies commerciales; nous aurions une marine qui serait la propriété du Canada; nous aurions une marine qui stimulerait le patriotisme canadien, le sentiment national au Canada; nous aurions quelque chose de tangible et dont nous aurions raison de nous enorgueillir; nous aurions quelque chose qui nous dédommagerait des sacrifices à faire sous quelque forme que ce soit. Je diffère de l'honorable député préopinant lorsqu'il affirme que dans le cas de la destruction de la flotte anglaise,—et c'est là un jeu d'imagination qui dépasse toutes les bornes de la probabilité humaine—notre marine ne vaudrait pas un violon de rétameur, ou suivant l'expression plus commune et qu'il avait à l'esprit, je pense, un juron de rétameur. Est-ce ainsi qu'on doit parler d'une marine canadienne? Est-ce ainsi qu'on développera l'amour de la patrie canadienne?

M. NESBITT.

M. LEMIEUX: C'est ainsi que les tories l'entendent.

M. NESBITT: C'est peut-être ainsi que les tories l'entendent, mais est-ce bien l'esprit qu'on doit chercher à développer dans notre pays? S'il en est ainsi, j'en suis chagrain pour le Canada. Je suis un pur Canadien, et j'en suis fier; et je dis: Si l'Angleterre peut se construire une marine, si le Japon peut se construire une marine, comme il l'a fait, si la Russie peut se construire une marine, et si l'Allemagne peut se construire une marine, assurément le Canada peut s'en construire aussi. Et, monsieur l'Orateur, non seulement pouvons-nous nous contruire une marine, mais nous sommes en mesure de la fournir d'équipages et de l'entretenir. Toute la question, à mon avis, se ramène à ceci: y a-t-il urgence, ou comme le dit l'honorable député, existe-t-il un besoin pressant. Je dois dire que, en 1909, lorsque cette proposition d'une contribution à la marine fut soumise au pays, elle le fut d'abord par l'honorable ministre du Commerce. J'étais alors un très jeune membre de cette Chambre, je veux dire que je n'avais à mon acquit que peu d'années de service. Je prêtai une oreille attentive au discours de l'honorable ministre, un discours merveilleux. Il me convainquit. Lorsqu'il eut fini, je me rappelle avoir dit à mon voisin: Cela me paraît juste et raisonnable. Depuis bien des années, comme je l'ai dit au début, j'étais convaincu que le Canada devrait contribuer quelque chose aux armements maritimes, que le Canada devrait faire quelque crose pour venir en aide à la métropole sur mer, comme elle le fait sur terre, en organisant et maintenant une milice.

Je m'étais demandé quelle serait la marche à suivre quand, après avoir entendu ce magnifique discours, j'ai compris que c'était là la vraie ligne de conduite, et j'ai alors voté avec le plus grand plaisir pour la résolution que l'on nous a si souvent rappelée devant cette Chambre. Lorsque nos ministres, ayant parmi eux le chef actuel de l'opposition, alors premier ministre, se sont rendus en Angleterre pour y consulter l'amirauté, celle-ci a proposé l'établissement sur le Pacifique d'une flotte devant comprendre un croiseur cuirassé de la classe nouvelle des "Indomitable" qui sont du type des "Dreadnought", trois croiseurs non cuirassés, du type "Bristol", six contre-torpilleurs et trois sous-marins. Dans quelle situation nous sommes-nous trouvés? Soyons francs dans cette affaire. C'était à l'époque, la première fois dans ce pays que se discutait publiquement la question d'une marine de guerre, et ils sont nombreux ceux qui, non seulement dans la province de Québec, mais aussi dans la province d'Ontario, comme dans ce bon vieux comté d'Oxford que

j'ai l'honneur de chercher à représenter, ils sont nombreux, dis-je, ceux qui, en ce pays, ont pensé qu'il ne fallait faire aucune dépense pour la marine. Dans le fait, nous avons dû, nous du parti libéral, éclairer nos compatriotes sur l'opportunité de frais à faire pour assurer d'une manière ou d'une autre la défense de l'empire sur mer; et l'ancien ministre des Finances avait déclaré dans le temps devant cette Chambre, lors de la présentation de notre loi sur la marine que nous n'entendions faire aucune dépense pour la marine qu'à même les fonds pris sur nos revenus. Si cette affaire eût été alors mise aux voix, je doute que les habitants de ce pays eussent consenti à une dépense de fonds ne provenant pas de nos revenus. Nous représentions assez bien, je crois, l'opinion de la grande masse du peuple quand nous avons décidé cela. Pourquoi avons-nous réduit nos frais de défense maritime à ce que nos amis de la droite appelle une marine de pacotille: des "Bristols", des croiseurs rapides et des contre-torpilleurs? Si nous avons agi de la sorte dans le temps, c'est que l'achèvement de notre nouveau transcontinental et l'exécution de certaines autres entreprises allaient nous demander beaucoup d'argent, et, pour limiter nos dépenses maritimes aux fonds provenant de nos revenus, il devenait absolument nécessaire d'agir avec une extrême circonscription.

L'honorable député qui a pris la parole avant moi nous a défiés de dire que nous avions observé les recommandations de l'amirauté.

Je lui répondrai que nous l'avons fait dans la mesure qu'il nous a été possible. Je ne dis pas cela en manière d'excuse. Nous tenions alors à notre politique navale, et nous y tenons encore. Le fait est que l'accroissement de nos forces maritimes est amplement justifié par le chiffre actuel de nos revenus. Notre politique navale est en 1912 et 1913 la même exactement qu'en 1909 et 1910, alors que fut présenté le projet de loi sur la marine de guerre. Seulement le pays est, selon nous, en état de supporter une dépense plus lourde. Nous savions alors, comme nous le savons aujourd'hui, que la proposition de l'amirauté était d'établir une flotte dans le Pacifique. Elle n'en a pas proposé une pour l'Atlantique, mais nous pensons qu'elle serait tout aussi nécessaire là que dans le Pacifique, et nous espérons qu'il y en aura deux, marchant chacune à la suite d'un croiseur cuirassé, le meilleur que l'argent puisse acheter ou la science construire. Voilà ce que nous proposons dans le moment.

Mon très honorable ami le chef actuel de l'opposition avait, je n'en doute point, la confiance du gouvernement anglais à la conférence impériale de 1909, tout autant que l'ont eue ceux de nos honorables amis qui, l'an dernier, sont allés en Angleterre. Mon très honorable ami le chef de l'opposition sait si, à cette époque, il lui a été confié des choses qu'il n'aurait pu communiquer au public, et il ne semble pas croire, comme l'a soutenu mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster), que l'on ait confié l'année dernière à nos honorables amis des renseignements autres qu'il n'en a été communiqués à leurs devanciers. Il ne paraît pas croire et nous ne croyons pas qu'il existe de secret pouvant nous porter à penser qu'il y a aujourd'hui urgence plus qu'il n'y en avait en 1909. S'il y avait cette année-là urgence—et le sentiment de cette urgence a été alors certainement plus répandu au Canada qu'il ne l'est aujourd'hui—que voyons-nous à l'heure présente? Nous voyons l'Allemagne s'entendre avec la Grande-Bretagne dans une tentative de régler la querelle des Balkans. Nous voyons l'Allemagne et l'Angleterre probablement mieux disposées l'une envers l'autre que jamais nous ne les avons vues depuis de longues années. Pour autant que je puis avoir et pour autant qu'il ressort des discours prononcés sur cette question devant cette assemblée, cette prétention d'un cas urgent ou, pour me servir d'une expression de mon honorable ami de Grey-nord (M. Middlebro), d'un besoin immédiat, n'est guère plus plausible aujourd'hui qu'en 1909. La question pour moi se résume donc à savoir, puisque nous sommes tous d'accord pour faire quelque chose, quelle est dans les circonstances la meilleure des deux propositions mises en avant.

Arrivons maintenant au discours prononcé devant cette Chambre le 18 décembre dernier par mon honorable ami le ministre de l'Industrie et du Commerce. Comme toujours, il nous a fait entendre sa merveilleuse éloquence, sa parole étonnamment imagée; mais je ne puis m'empêcher de croire, de même que ne pourront, je le pense bien, la plupart des membres de la gauche s'empêcher de croire que cette voix éloquente, cette parole si merveilleusement imagée, aurait pu tout aussi bien servir de ce côté-ci de la Chambre qu'elle a pu le faire du côté où il siège à présent.

Il me rappelle un grand avocat qui était toujours prêt à plaider la cause pour laquelle il avait été engagée. Une autre pensée a traversé mon esprit après l'avoir entendu parler, parce que je suis très fier de mon honorable ami le ministre du Commerce. En ma qualité de Canadien, j'ai beaucoup d'admiration pour mon honorable ami. J'en ai toujours eu parce que je le crois singulièrement doué comme orateur. Or, je ne peux m'empêcher de me rappeler un vieil adage attribué à un grand politique américain, Abraham Lincoln. Vous pouvez vous moquer de quelques-uns tout le temps, mais je suis un de ceux dont vous ne pouvez vous moquer tout le temps.

Mon honorable ami m'a certainement attiré dans son camp en 1909, le 29 mars, mais il n'a pas exercé la moindre influence sur moi le 18 décembre. Mon honorable ami en 1909, ainsi que nous l'a dit le député de Wellington-sud, ne voulait pas d'une contribution; non plus que l'honorable premier ministre. Le premier ministre a été spécialement véhément lorsqu'il a parlé sur cette résolution. L'honorable député de Wellington-sud a cité cette résolution, cet après-midi, et l'a citée avec raison, et bien que je ne veuille pas me laisser aller à des répétitions inutiles, je désire cependant citer de nouveau quelques déclarations sur lesquelles je désire appeler l'attention. Le premier ministre, lorsqu'il était dans l'opposition, a dit:

De sorte que la politique de l'Australie en ce moment est de construire une flottille de sous-marins et de torpilleurs qui, en cas de guerre, coopéreraient avec les croiseurs cuirassés et les navires de guerre de la marine britannique.

Mon honorable ami le ministre du Commerce a fait cette déclaration:

La première et la plus forte objection qui, à nos yeux milite contre une contribution fixe, est qu'elle ressemble au louages des services d'une autre personne pour faire une chose que nous devrions faire nous-mêmes. Cela ressemble trop à un homme, à un père de famille, en pleine vigueur et santé, qui loue les services de son voisin, à tant par mois, pour veiller au bien-être et à la protection de son foyer, au lieu de remplir ce devoir lui-même.

Voilà, à mon avis, à quoi se résume la maîtresse objection qui se dresse contre l'aide accordée sous cette forme. Mais ce n'est pas tout. Disons que cette année vous accordez votre concours financier et que l'année prochaine et chaque année subséquente, vous renouveliez cette aide; au bout de dix, vingt ou trente ans, vous aurez ainsi versé une somme énorme. Sans doute, durant cette période de temps, le pays aura bénéficié de la protection de la flotte; mais, au Canada même, vous n'aurez rien créé de durable: vous n'aurez préparé le sol ni jeté en terre de semences se manifestant par le développement d'un produit rémunérateur. Et cependant, un jour ou l'autre, destinés que nous sommes à devenir une nation avec une population sans cesse croissante, il nous faut nécessairement des forces navales pour la défense de nos côtes et de l'intérieur.

Au point de vue littéraire, monsieur l'Orateur, ce passage vaut bien la peine d'être cité. Le langage est magnifique et je désirerais pour ma part être capable de me servir d'une pareille rhétorique sans citer mon honorable ami. Les honorables membres de la droite disent qu'ils ne sont pas prêts à annoncer leur politique permanente; par conséquent nous ne savons pas quelle est leur politique permanente; et comme nous n'avons devant nous rien qui soit contraire,

M. NESBITT.

nous sommes parfaitement fondés à reconnaître comme admis que puisqu'ils ont commencé à faire des contributions ils continueront d'en faire.

En lisant les discours prononcés dans la chambre des lords et dans la chambre des communes en Angleterre, j'ai remarqué que les membres de l'opposition n'y ont pas fait autant de critiques contre l'obligation que l'Angleterre était en danger, qu'il en a été fait sur la stratégie navale du premier lord de l'amirauté. J'ai remarqué en particulier qu'en discutant cette stratégie navale, ils l'ont critiqué d'avoir retiré certains navires de la Méditerranée pour les placer dans la mer du Nord, et ont très vertement condamné son retrait de navires des mers éloignées. Tout ce que j'ai lu à ce sujet me porte à croire que la proposition de construire nos propres unités navales est plus sage qu'une contribution. Le premier lord de l'amirauté, même après avoir pris connaissance du récent bill naval allemand, a déclaré dans la Chambre qu'à cause du fait de la part de l'Allemagne et des autres puissances européennes, ainsi que l'a fait remarquer cette après-midi l'honorable député de Wellington-sud, d'augmenter la puissance d'attaque de leurs marines, il avait été nécessaire pour lui, à cause de l'existence même de ce fait, de retirer les navires des mers éloignés, et concentrer sa marine dans les eaux de la mère patrie. Si c'est vrai, cela accentue les raisons de commencer de suite la construction de deux unités de flotte pour protéger nos propres navires et nos propres routes de commerce. Je cite maintenant un câblegramme de Londres:

Lord Charles Beresford a apparemment prévu un grave danger dans l'idée Borden et dit dans le "Daily Express" ce matin:

Ce que j'ai recommandé aux dominions de faire, c'était de défendre leurs extrémités des routes de commerce au moyen de fortes bases navales, des mines, des contre-torpilleurs, et des croiseurs rapides. Les routes de commerce ne sont pas protégées, et maintenant notre danger est la famine, non l'invasion.

Le pays a été trompé et l'on s'est moqué de lui parce qu'on a dit au sujet des dreadnoughts des autres nations. Nous avons été insultés lorsqu'on nous a dit qu'un dreadnought pouvait faire couler à fond toutes leurs flottes. Les gens ne parlent que de dreadnoughts, tout à fait oublieux qu'ils sont qu'une flotte se compose d'une variété d'unités, dont l'une étant défectueuse ou absente, met en danger toute la flotte.

En ce qui me concerne personnellement, je ne connais pas grand'chose en navires, et je tire mes renseignements de ceux qui sont plus capables d'en juger que moi. Ceci m'amène à la seule suggestion que le très honorable premier ministre a faite quant à une politique permanente, lorsqu'il a dit dans son discours en présentant cette résolution:

Durant ma récente visite dans les Iles-Britanniques j'ai osé dans plusieurs occasions publiques exposer le principe que les grands dominions prennent part à la défense de l'empire sur les hautes mers, doivent nécessairement avoir droit de participer à la responsabilité et au contrôle de la politique étrangère.

En d'autres termes il a prétendu dans tout son discours qu'avant d'adopter une politique navale permanente, il sera désirable d'être représenté dans le comité de défense navale. Nous avons, je crois, tous les quatre ans une réunion de ce qu'on appelle la conférence impériale. Je ne touche pas ce point parce que je me suis abouché avec quelques-uns de mes collègues de ce côté (la gauche) pour connaître leur opinion. Encore une fois je désire dire que je n'exprime que ma propre opinion, mais elle est très forte sur cette question. A mon avis, il y a une vaste différence entre la conférence impériale tous les quatre ans et la proposition d'avoir un représentant dans le comité de défense impériale. La conférence impériale se compose de premiers ministres absolument égaux, le premier ministre d'Angleterre n'est pas plus que le premier ministre du Canada ou que celui de l'Australie.

Six premiers ministres, ou quel que soit leur nombre, absolument égaux et conférant ensemble pour le bien de l'empire. Le comité de défense impériale est un comité de conseil. Pourquoi? Pour le cabinet britannique et en ce qui concerne les relations étrangères pour le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères. Supposons que nous demandions un représentant dans le comité de défense impériale, sur quelle base se reposera notre demande.

Nous devons nous appuyer sur quelque chose pour faire cette demande. Si c'est sur la base de la population et si nous tenons compte seulement des Iles-Britanniques, nous aurions une voix sur six peut-être. Si nous considérons le reste des dominions, ce que nous devons faire, nous n'aurions probablement qu'une voix sur dix. Si nous considérons le reste des dominions et les colonies de la couronne ainsi que les Indes, je n'ai pas fait le calcul, mais nous aurions probablement une voix sur cinquante. De quel bien serait cette voix? Ne serait-ce pas un plus grand danger? Pourrait-il y avoir une position plus dangereuse pour la sympathie que nous avons maintenant pour la Grande-Bretagne? Quelle sorte d'homme aurions-nous là pour nous représenter? Qui aurions-nous pour nous représenter? Supposons que nous aurions quelque monsieur qui lorsqu'il se trouverait dans cette atmosphère qu'a décrite cette après-midi l'honorable député de Wellington-sud, oublierait en six mois qu'il est un Canadien et dans un an qu'il y a une telle place que le Canada. Cela s'est déjà vu. Supposons que ce ne serait pas un homme de ce type mais un gentleman plus ou moins entêté? N'est-il pas vraisemblable qu'il ne s'accorderait pas avec le reste de ses collègues dans ce comité de défense impériale, et est-ce que cette conduite ne causerait pas un conflit et n'est-il pas probable qu'en qualité de Canadiens nous nous rangerions de son côté?

A la conférence de 1911, M. Asquith en souhaitant la bienvenue aux divers premiers ministres a dit:

Deux choses uniques dans l'histoire distinguent l'empire britannique autonome des autres grands organismes politiques. La première c'est le règne de la loi: partout où pénètre le mandat du roi, il est le symbole et le messager non pas d'une autorité arbitraire, mais de droits partagés par chaque citoyen et que peuvent revendiquer et affirmer les tribunaux du pays. La seconde c'est la combinaison de l'autonomie—absolue, sans entraves, complète—avec la loyauté envers un chef commun, la coopération volontaire et spontanée pour promouvoir des intérêts et des fins similaires, et, puis-je ajouter, une responsabilité commune, que ce soit aux Indes, dans les colonies de la couronne, dans les protectorats, ou même encore sur le sol de la métropole quant aux intérêts et au bien-être de nos co-sujets qui n'ont pas encore atteint, qui n'atteindront peut-être jamais au régime de l'entière autonomie.

Il continue:

Au début de l'ère Victorienne, on connaissait deux solutions assez naïves pour ce que les hommes d'Etat d'alors appelaient avec impatience le "problème colonial". L'une était la centralisation, c'est-à-dire, le gouvernement de l'empire par le bureau de Downing street, sauf en certaines matières, relativement triviales. L'autre était la désintégration, l'acquiessement en un procédé d'élimination successive et peut-être même encouragée, par lequel sans les hasards ou les colères de la coercition, chaque société en atteignant l'âge viril, devait suivre l'exemple des colonies américaines et commencer pour son compte une existence indépendante et souveraine. Après une expérience de 70 années dans l'évolution impériale, on peut dire avec confiance qu'aucune de ces théories ne trouverait aujourd'hui le moindre appui dans la mère patrie ou dans aucune partie de notre empire autonome. Ce sacrifice nous a été épargné—d'aucuns disent par la faveur de la Providence—ou, le dirais-je (hypothèse plus flatteuse), par l'instinct politique de notre race, et de même que la centralisation apparaissait de plus en plus absurde, de même aussi la désintégration devenait de plus en plus impossible. Dans le Royaume-Uni et dans chacun des grands pays que vous représentez, nous sommes et nous entendons rester les maîtres chez nous. Ici comme partout dans l'empire, c'est là le principe vital de notre politique.

Puis il dit encore:

Autour de cette table aujourd'hui siégent six premiers ministres tenant tous leur commission du même roi, le droit de l'exercer leur venant du suffrage d'une libre démocratie. Nous sommes tous sans doute dans nos pro-

pres parlements des chefs de parti, détenant le pouvoir et administrant la chose publique en vertu de la confiance de la majorité. Mais chacun de nous en entrant dans cette salle a laissé l'esprit de parti à la porte.

J'ai fait cette citation pour montrer ce que M. Asquith pensait en 1911, et bien que M. Asquith soit un libéral en Angleterre, c'est le plus grand homme d'Etat du pays aujourd'hui, et un des plus grands sinon le plus remarquable du monde entier.

Pendant cette même conférence impériale, sir Joseph Ward, de la Nouvelle-Zélande, fit un discours de deux ou trois jours sur la question d'un parlement impérial. Sir Jos. Ward avait soutenu le projet d'un parlement impérial, comme nous le voyons encore beaucoup défendu aujourd'hui.

M. Asquith répondit:

Il déminuerait, s'il ne détruisait pas tout à fait l'autorité du gouvernement du Royaume-Uni sur des questions qui ont trait par exemple à la politique étrangère, à la signature de traités, à la déclaration ou au maintien de paix, à la déclaration de guerre et en vérité à toutes les relations avec les puissances étrangères qui sont nécessairement d'un caractère très délicat et que dirige maintenant le gouvernement impérial en étant responsable au parlement impérial. Cette autorité ne peut pas être partagée.

J'ai cité ces paroles parce que nos honorables amis de la droite prétendent que le premier ministre du Canada a dit en présentant sa résolution qu'avant d'exposer un programme permanent il faut avoir une voix au comité de la défense impériale. M. Asquith a dit alors que cette responsabilité ne pouvait pas être partagée. Je signale cela comme un point dangereux, mais ce n'est pas ce qui me tourmente. Dans ces dernières années, nous avons entendu un grand nombre de gens dire que la seule différence qu'il y avait entre les deux partis, c'était d'être au pouvoir ou de ne pas y être. Mais quand se présente une grande question comme celle-ci, il est aisé, après tout, de voir la différence absolue qui existe entre les deux politiques libérale et conservatrice. Pendant des années, le parti libéral a combattu pour l'administration des affaires du Canada à la fois par les provinces et par le gouvernement libéral. Je n'hésite pas à dire, monsieur l'Orateur, que lorsque l'histoire du Canada sera écrite, vous constaterez que durant les quinze années que mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) et son gouvernement ont été au pouvoir, les Canadiens ont fait plus de progrès pour l'administration de leurs propres affaires qu'ils en avaient fait dans les trente années précédentes.

Quand mes honorables amis de la droite proposent comme ils le font, si j'en juge par le discours de mon très honorable ami (M. Borden), d'avoir une voix dans la direction des affaires impériales et quand ils proposent cette contribution de $35,000,000, ils retournent en arrière comme les principes conservateur nous ramèneront à la centralisation. C'est ce qui m'effraye plus que n'importe quoi dans cette proposition. Je suis opposé à cette contribution, parce que c'est une contribution, parce que jusqu'à ce point nous perdons le contrôle des deniers que nous prenons au peuple et parce que les $35,000,000 que l'on propose de donner comme contribution seraient un bon commencement pour la construction d'une marine canadienne tout en dépensant en grande partie l'argent dans le pays.

Passant à un autre aspect de la question, monsieur l'Orateur, j'entends nos honorables adversaires dire que s'il n'y a pas d'urgence il y a un besoin immédiat, parce qu'en 1915, les flottes du reste de l'Europe seront plus grandes que celle de l'Angleterre au point de vue des croiseurs cuirassés et des dreadnoughts. Peut-on s'imaginer que l'Europe entière attaquerait l'Angleterre? Il faut une imagination puissante et un grand talent de description pour nous représenter un tel spectacle. Je ne crains pas une coalition semblable. Je ne crains pas une telle agression, mais si ces puissances attaquaient l'Angleterre nous nous proposons d'établir deux flottes qui auront à leur tête deux des meilleurs navires que la science peut inventer et que l'argent peut acheter. Nous aurions nos deux navires construits, dirigés et entretenus par le Canada. Avant 1915, si c'est l'époque où doit se produire un événement critique, nous pourrions avoir nos navires construits aussi bien que les trois navires que mon très honorable ami propose de donner à l'Angleterre. Nous proposons que nos dreadnoughts forment le noyau de deux escadres. Nous savons parfaitement, grâce surtout à ce qu'ont fait nos honorables amis depuis qu'ils sont au pouvoir, qu'il nous serait absolument impossible de construire immédiatement ces navires au pays.

On devrait avoir maintenant des chantiers de constructions maritimes établis au Canada. Ils seraient établis si nous étions restés au pouvoir, mais nos honorables amis disent que nous ne pouvons pas construire une marine dans l'espace de vingt ans. Quelques-uns disent dix ans, d'autres vingt-cinq ans. Alors qu'est devenue la politique de mon honorable ami: le Canada aux Canadiens. Mes honorables amis de la droite ont été pendant des années dans tout le pays et dans la Chambre les plus grands défenseurs de la politique du Canada aux Canadiens. Ils ont soutenu que si le Canada devait dépenser de l'argent, il fallait le dépenser au Canada. Quelle a été

la politique soutenue à l'automne de 1911 sinon que nous n'avions rien à faire avec les Américains et que nous devions développer les industries de notre pays? Quand ils disent que nous ne pouvons pas construire des navires dans ce pays, ils oublient que durant les dix années dernières nous avons établi des douzaines, que dis-je, des centaines d'industries dans ce pays, que nous n'avions pas d'ouvriers pour les mener à bonne fin et que nous avons dû les faire venir au Canada. Ils oublient que nous n'avions pas l'intention de faire ce que mon très honorable ami a dit que le premier lord de l'amirauté va demander au Canada de faire. Je n'ai pas besoin de lire l'article. Le premier lord de l'amirauté, semble-t-il, va demander des soumissions aux chantiers de constructions maritimes du Canada pour construire quoi?—des navires auxiliaires sous la forme de bateaux charbonniers et de bateaux-citernes.

Ils prétendent, du moins on serait porté à le croire, que c'est ce que nous voulions construire au Canada. Ils savent très bien que nous n'avions aucunement l'intention de demander des soumissions aux propriétaires des chantiers actuels de ce pays. Ils n'ignorent pas que nous avions l'intention de demander et que nous avons reçu des soumissions de quelques-uns des plus grands constructeurs maritimes de l'Angleterre. Ces constructeurs n'avaient pas besoin de leçons pour construire les navires; ils auraient fait venir des ouvriers et tout l'outillage nécessaire, en venant installer des chantiers maritimes dans le pays. Ils auraient été en état de construire un navire au Canada tout aussi bien qu'en Angleterre. Ils se seraient trouvés exactement dans la position de tous ceux qui sont venus établir des industries nouvelles, comme celles dont j'ai parlé il y a un instant.

Nous avons fait venir des ouvriers des Etats-Unis, de la Suisse et de toutes les parties du globe. Une fois établis ici, ces ouvriers ne sont plus Suisses, ni Américains, ni Anglais; ils sont Canadiens. C'est ce que nous demandons pour notre pays. C'est le moyen que nous avons employé jusqu'à présent pour assurer le développement du Canada. Je plains ceux d'entre nous qui ont assez peu de patriotisme pour dire qu'il faudrait dix ans pour installer des chantiers et construire des navires dans ce pays. Nous devrions avoir des chantiers de construction à l'heure qu'il est et nous les aurions si le Gouvernement actuel avait mis à exécution le projet du ministère précédent. Ces croiseurs rapides seraient en voie de construction, maintenant que nous avons l'argent nécessaire. Dans trois ans, ou cinq ans au plus, tous les navires auraient été construits, si le Gouvernement actuel ne s'était pas appliqué à retarder l'œuvre du cabinet précédent.

Personne de ceux qui éprouvent une légitime fierté de se dire Canadiens ne peut se permettre d'affirmer qu'il faudrait dix ans, ou même six ans, pour construire des croiseurs rapides dans ce pays. D'après la politique que nous avons adoptée, les navires devaient être construits au Canada, autant que possible. Nous admettons que tant que des chantiers de construction ne seront pas installés et en plein fonctionnement, il faudra peut-être faire construire quelques-uns des navires en Angleterre, mais nous prétendons aussi que nous pouvons avoir nos propres chantiers de construction, que nous possédons les matériaux nécessaires et que nous pouvons avoir les ouvriers.

Mon honorable ami prétend que le nombre des déserteurs a dépassé de vingt-six, celui des recrues. Qu'y a-t-il d'étonnant? Depuis que les conservateurs sont au pouvoir, ont-ils fait la moindre chose pour la marine? N'ont-ils pas plutôt fait tout en leur pouvoir pour la discréditer? Il y a toute la différence au monde entre travailler à consolider une chose et faire tous ses efforts pour la détruire.

Je n'accuse pas mes honorables amis d'avoir, de propos délibéré, pardon, je retire ce que je viens de dire. J'accuse mes honorables amis d'avoir travaillé intentionnellement à discréditer la marine. Ils l'ont toujours appelée une marine de pacotille et cependant, ces deux navires que nous avons achetés, l'un pour l'Atlantique et l'autre pour le Pacifique, étaient aussi bons pour instruire et entraîner les équipages, que des navires de $5,000,000 ou $10,000,000. Le Gouvernement libéral a eu raison d'acheter ces deux navires qui étaient absolument appropriés au service auquel on les destinait et qui auraient fait d'excellents navires-écoles.

On ne me fera pas croire qu'à Terre-Neuve, dans la Nouvelle-Ecosse et les Provinces maritimes en général, on ne peut pas trouver d'aussi bons cadets de marine et d'aussi bons matelots qu'en Angleterre où en tout autre pays du monde. Pas plus tard que l'automne dernier, je lisais le rapport du secrétaire de la marine des Etats-Unis et j'ai été étonné de voir que les pays de l'intérieur fournissaient un aussi grand nombre de marins à la marine américaine. Des hommes qui n'ont probablement jamais vu la mer deviennent, en quelques années, d'aussi bons marins que les habitants du littoral.

J'ai rencontré l'autre jour un jeune homme de la Nouvelle-Ecosse et il me disait qu'il y avait dans cette province un grand nombre de jeunes gens dont on pourrait faire d'excellents marins en très peu de temps, s'ils étaient appelés à servir à bord d'un navire. Je ne prétends pas connaître personnellement ce côté de la question, mais j'affirme que tous les industriels ca-

nadiens vous diront qu'on ne trouve pas de meilleurs ouvriers que nos nationaux. En ce qui me concerne, je ne connais pas d'hommes supérieurs à nos nationaux dans une industrie quelconque et je suis convaincu qu'il n'y a pas d'ouvriers au monde qui apprendraient à construire des navires aussi rapidement que les ouvriers canadiens.

Depuis des années, les honorables députés de la droite ont prétendu que tout l'argent consacré à la marine devrait être dépensé au Canada et je suis absolument de cet avis. Chaque dollar consacré à la marine devrait être dépensé dans le pays et je suis persuadé que c'est cette politique qui prévaudra auprès des électeurs. Les honorables députés de la droite devraient accepter la proposition de l'honorable député de Wellington-sud. J'ignore si d'autres membres de la gauche partagent cet avis, mais plutôt que de voir ce débat se prolonger indéfiniment dans cette Chambre et plutôt que de courir le risque de ne pas pouvoir arriver à une entente je serais, pour ma part, disposé à faire des concessions.

Je dis que la politique soumise par nos adversaires en cette Chambre en est une d'urgence, n'en déplaise à mon honorable ami de Norfolk-nord qui, lui, entend que cette politique a pour but de faire face à une nécessité immédiate. C'est une politique d'urgence, il faut qu'il en soit ainsi, parce qu'il ne se trouvera en cette enceinte personne pour approuver un projet de contribution. Il y a déjà des années que nous avons passé l'étape de la contribution, et je ne désire pas voir le Canada rétrograder sous ce rapport. Je condamne une contribution et la centralisation des pouvoirs. Ainsi que le dit M. Asquith, on nous a accordé véritablement l'administration absolue de nos propres affaires. Nous n'avons donc à invoquer la moindre excuse; même si nous accordons $35,000,000; à titre de contribution, qu'importe la fin pour laquelle nous votons ce montant, qu'importe la justice du motif. Mais, ainsi que le dit le très honorable chef de la gauche, s'il existait une urgence, une nécessité, une donnée quelconque enfin qu'on relèverait dans les discours des membres des deux principaux partis politiques au parlement anglais, ou dans les articles des principaux journaux d'Angleterre, ou dans les harangues prononcés par des membres de la droite depuis que cette question nous est soumise, la situation se présenterait sous un aspect tout différent. Mais nous n'avons rien appris de tous ces discours, même de celui de l'honorable représentant de Grey-nord. Rien, rien, si ce n'est la répétition du mot "urgence" sur lequel on insiste tout spécialement. Cependant, ce qui se passe aujourd'hui en Europe, démontre une tendance vers la paix et la concorde, tendance plus accentuée que celle qui se faisait jour en 1900.

S'il en est ainsi, cessons cette discussion; allons de l'avant et construisons une marine de guerre digne de notre pays, une marine qui protègera nos côtes de l'Atlantique et du Pacifique, constituant par là-même un apport puissant à la Grande-Bretagne.

Ce serait soulager d'autant le contribuable britannique. L'honorable député de Grey-nord a établi qu'au mois de juillet, lorsqu'on a connu le nouveau projet de l'Allemagne, le premier lord de l'amirauté a dû augmenter le budget de la marine de guerre. C'est un fait que nous connaissons tous. Nous savons que depuis que les membres de la chambre des communes et que ceux de la chambre des lords ont pris connaissance, par les journaux, des nouveaux projets de l'Allemagne, tous ceux qui en font partie ont déclaré qu'ils étaient prêts à augmenter les crédits à seule fin de maintenir la même différence de forces entre les navires des deux pays. Mon honorable ami de Wellington-sud a fait voir cet après-midi que la dépêche dont il a été question ici même ne parlait que de ce qu'il fallait faire avant 1915. Il a établi également par un discours du premier lord de l'amirauté que celle-ci ne se proposait pas, pour des fins de stratégie, d'agir avant 1915. Voilà ce que nous pouvons facilement comprendre mais n'ayons crainte que l'Angleterre permette aux Allemands, ou à aucune autre nation européenne à l'avenir de lui donner le jour après 1915, pas plus qu'elle ne sera soumise à cette humiliation de 1912 à 1915.

M. Churchill, premier lord de l'amirauté, répondant à une question qu'on lui posait dernièrement aux communes anglaises, déclarait d'une façon définie qu'il n'avait pas l'intention de diminuer le budget de la marine de guerre par suite de la construction projetée du Canada. Si l'un des principaux objets qu'on veut atteindre par cette contribution est de venir au secours de la Grande-Bretagne, en soulageant quelque peu son peuple du fardeau des impôts, comment réussirons-nous dans cette entreprise?

Nous échouerons complètement, s'il faut en croire le premier lord de l'amirauté. Dans ce cas, pour quelle fin une contribution? Pourquoi ne pas poursuivre notre politique de création d'une marine de guerre permanente?

Arrivons-en maintenant à l'étude du projet qui favorise une contribution en deniers. Certains nous disent que l'Angleterre a besoin de cet argent qui l'aidera à construire les dreadnoughts dont on parle. Qu'on me permette de rappeler que l'an dernier les importations et les exportations de la Grande-Bretagne ont représenté un chiffre d'en-

viron $100,000,000 plus élevé que celui que ce commerce avait atteint jusque-là; ce chiffre égalait presque celui représentant la valeur des exportations des Etats-Unis et de l'Allemagne réunis. Au cours des cinq dernières années la Grande-Bretagne a maintenu son budget de la marine de guerre et elle a, en outre, acquitté $275,000,000 de sa dette publique. Cependant, l'on vient nous dire que nous devons contribuer $35,000,000 pour venir en aide à la Grande-Bretagne. J'estime, monsieur l'Orateur, que tout cela nous porte à conclure que la politique prônée par le parti libéral dans le cas de cette marine de guerre qui consistera à construire une marine canadienne dont les unités seront commandées et manœuvrés par les Canadiens, est la seule qui mérite notre approbation. Il peut arriver que nous n'ayons pas le nombre d'hommes qu'il faut pour manœuvrer ces navires d'ici à deux ou trois ans, mais nous pourrons les manœuvrer tout comme la Grande-Bretagne fait agir ses navires de guerre. Beaucoup de matelots qu'on trouve à bord des navires de guerre britannique ne sont pas d'origine anglaise, irlandaise ou écossaise; nous compterons à bord de ces navires de guerre canadiens des hommes qui ne seront pas nés au Canada, mais qui se montreront Canadiens en toute circonstances, puisqu'ils seront rémunérés par nous.

Allons-nous retarder la construction d'une marine de guerre jusqu'au jour où nous serons représentés dans le comité de la défense impériale, ce qui serait, à mon sens, la plus grande erreur que le Canada pourrait commettre? Si nous sommes aussi loyaux à la Grande-Bretagne que nous prétendons l'être—je parle surtout des orateurs qui se font entendre à la fin de banquets somptueux, nous pouvons assurément nous en rapporter à la mère patrie en ce qui a trait à la politique étrangère de l'empire.

Mon honorable ami a dit que la marine de guerre que le parti libéral veut établir, devra être canadienne et soumise aux ordres du Gouverneur général siégeant en conseil de ses ministres.

La proposition consiste à diriger notre flotte de concert avec la flotte impériale en lui conservant les mêmes méthodes d'instruction, pour qu'en cas de conflit les deux marines puissent s'unir. C'est la règle que nous appliquons à notre armée de terre, pourquoi ne pourrait-elle pas aussi être appliquée à la marine? Si cette flotte doit être canadienne, de qui devra-t-elle relever, si ce n'est des autorités canadiennes. Qui donc devrait en avoir le contrôle, si non le peuple canadien qui en fait les frais? Il n'y a pas un libéral dans cette Chambre, il n'y a pas un libéral dans le pays qui puisse supposer que si l'Angleterre se trouvait menacée, nous, possédant une marine, nous ne l'enverrions pas instantanement au secours de notre mère patrie. Il n'est pas un libéral qui, ayant respiré l'air du libéralisme, hésiterait une seule minute à envoyer la marine canadienne, si nous en avions une, au secours de la mère patrie en péril.

Mon avis est qu'on ne peut espérer rendre définitivement satisfaisante ou même supportable, une politique canadienne qui n'est pas assujétie au moins à cette condition, savoir : construction des navires au Canada, ou tout au moins, commencement des préparatifs nécessaires à la construction des navires au Canada.

Les objections qui restent contre le projet Borden à ce sujet, sont qu'il est indigne du Canada, injuste à l'égard de l'Angleterre, et susceptible de soulever des complications pour l'avenir. La direction d'une flotte doit rester aux mains de la puissance qui l'a créé. Le Canada ne peut pas davantage échapper à sa responsabilité, quant à l'usage fait de sa flotte nationale, qu'un particulier ne pourrait décliner la responsabilité de sa conduite en payant quelqu'un pour se battre à sa place. En un mot, toute politique permanente qui ne serait pas canadienne sera inacceptable pour le Canada. On ne peut reconnaître à juste titre comme canadienne une politique qui n'admet pas entièrement la responsabilité du Canada, non seulement en ce qui concerne la construction et l'entretien de la flotte créée par le Canada, mais encore, en ce qui a trait à sa direction.

Je ferai remarquer, monsieur l'Orateur, que la lettre du secrétaire d'Etat aux colonies ne demande pas de contribution au Canada et que le dernier paragraphe de cette lettre, qui a soulevé nombre de commentaires, est ainsi conçu:

10. Le premier ministre du Canada ayant demandé sous quelle forme une aide immédiate de sa part serait le plus effective, nous n'avons aucune hésitation à répondre, après une étude prolongée de toutes les circonstances, qu'il est à désirer que cette aide prévoie la construction d'un certain nombre des plus grands et des plus forts navires de guerre que la science puisse bâtir ou que l'argent puisse procurer.

Eh bien! monsieur l'Orateur, la politique libérale veut que ces navires soient construits au Canada, et placés à la tête de la flotte canadienne sur l'Atlantique et le Pacifique; nous proposons de protéger nos côtes et nos voies commerciales. A mon avis, du jour où nous avons obtenu l'autonomie du Canada, nous aurions dû pourvoir à la construction d'une marine canadienne, et nous ne pouvons pas commettre d'erreur en nous mettant aujourd'hui à l'œuvre. Nous l'avons fait en 1910; nous avons commencé judicieusement, aussi économiquement que nous le jugions convenable pour le bien du pays, et je crois que le peuple pensait comme nous.

Maintenant que notre revenu est plus abondant les libéraux veulent amplifier

ce projet, et proposent de faire construire les navires par des ouvriers canadiens. Les capitaux dépensés seraient ainsi dans le gousset des ouvriers canadiens puis, de là, dans celui du cultivateur canadien, des mineurs canadiens et du manufacturier canadien; cet argent autrement dit, reviendrait au peuple canadien.

Nous sommes convaincus, que tout en défendant ainsi nos propres côtes, nous allégerons non seulement le lourd fardeau d'impôts de la mère patrie, mais encore la grande anxiété au sujet de la défense de ses possessions.

Voilà ce que nous proposons et ce à quoi nous nous en tiendrons loyalement. S'il existe dans l'esprit de nos honorables collègues de la droite le moindre doute sur la question de savoir si c'est leur politique ou bien la nôtre que le peuple canadien paraît la plus satisfaisante, je ne conseille pas, comme mon honorable ami de Renfrew-sud, (M. Graham), de faire le remaniement de la carte électorale, je dis qu'il faut, laissant de côté la répartition nouvelle de la représentation, en appeler immédiatement au peuple, l'inviter à manifester sa volonté.

Je crois fermement qu'il y a dans notre pays, d'Halifax à Vancouver et de Windsor à Halifax, peu de Canadiens qui, à l'instar de l'honorable préopinant, penseront qu'en cas de conflit toute flotte que nous pourrions fournir ne vaudrait guère mieux qu'un méchant violon.

C'est là une insulte directe à l'adresse de tout Canadien fier de son pays. Je suis Canadien avant et par dessus tout. Je suis loyal envers le Canada et, cela étant, je suis naturellement loyal envers l'empire britannique; parce que, ce qui est un bien pour le Canada, doit être un bien pour l'empire britannique.

Je suis fatigué, écœuré, de ces discussions sur le loyalisme. Plus il y a de champagne et plus le champagne est mauvais, plus on discute loyauté. L'individu attaché à sa famille ne va pas crier chez le coiffeur et dans les bars qu'il aime les siens. S'il le faisait, personne ne le croirait. Quand on est attaché à son pays il n'est pas nécessaire de le dire chaque fois qu'on prend la parole. Après tout, qu'est-ce que le loyalisme? C'est ce sentiment inné chez nous qui nous pousse à défendre jusqu'à la dernière goutte de notre sang notre famille d'abord, notre pays ensuite. Quel est donc notre pays, dans ce cas? Nous sommes Canadiens de naissance, nous sommes Canadiens avant tout, par dessus tout. Quatre-vingt-dix-neuf pour cent des habitants du Canada sont Canadiens, et cette politique, de même que toute autre mesure élaborée dans l'intérêt du Canada, l'est aussi dans l'intérêt de l'empire. Les deux sont inséparables.

M. NESBITT.

Ainsi que le disait le ministre du Commerce, on ne saurait séparer le bras droit du corps; tous deux ne font qu'un; la même pensée fait agir tous les membres. En ce qui concerne les Canadiens, cette même pensée, c'est que, pour être fidèles à notre patrie, nous devons être fidèles à l'empire. On ne saurait dire autre chose au peuple canadien. Je parle sincèrement de cette question navale parce que mes sentiments sont sincères. Des années avant d'entrer dans cette enceinte, j'avais étudié cette question et je n'ai pas le moindre doute que, patriotes ou non, il est de notre devoir de contribuer au moins à la défense de nos côtes. Je crois que nous le pouvons et que personne ne vienne me dire que le peuple canadien ne peut pas construire des navires aussi bien qu'autre chose. Je prie nos adversaires de renoncer au projet d'offrir une somme d'argent. C'est trop revenir à une époque qui n'est plus et à laquelle, nous, à titre de libéraux ne consentirons jamais à revenir.

M. J. W. EDWARDS (Frontenac): Monsieur l'Orateur, je veux me prévaloir du privilège qui m'appartient ainsi qu'à tous les membres de la Chambre de discuter pendant quelque temps une question que la plupart de ceux qui ont pris la parole considèrent comme l'une des plus importantes, sinon la plus importante, dont la Chambre ait jamais été saisie. Avant d'entreprendre de commenter la proposition de mon chef estimé, je désire faire une observation ou deux au sujet des discours des députés de la gauche. Le député d'Oxford-nord, qui vient de reprendre son siège, a déclaré qu'il est d'origine purement canadienne et qu'il en est fier. Je suis aussi Canadien et je veux continuer à m'énorgueillir de ce titre; cependant, il me vient à l'idée que, si la députation suivait la direction qu'indique le chef de l'opposition, il y en aurait peu parmi nous qui pourraient être fiers de se dire Canadiens.

L'honorable préopinant a tenté d'excuser ceux qui ont déserté le "Niobé." Il n'a pas appris à la Chambre que ces désertions ont eu lieu pour la plupart avant le 21 septembre 1911. cependant elles se sont produites lorsque ce vaisseau était sous la gouverne du grand homme qu'est le ci-devant ministre de la Marine, le représentant de Rouville. Si l'on en juge par l'estime qu'il a de lui-même, plus que tout autre au Canada, il aurait dû être en état de conduire cette flotte, ou cet embryon de flotte, de manière à empêcher les désertions.

Le représentant d'Oxford-nord a dit que s'il y a eu des désertions, c'est que des députés qui siégent à la droite avaient tourné cette flotte en ridicule et l'avaient appelée une flotte de pacotille. Dès que les matelots furent à bord, ils s'aperçurent que c'était une flotte de pacotille et, en hommes sensés,

ils saisirent la première occasion de s'éloigner.

Le député d'Oxford-nord a dit qu'il n'y a aucun danger ni aucune menace de danger; cependant il propose d'ajouter considérablement au programme tracé par son chef en 1910. Il est maintenant en faveur d'une escadre dans l'Atlantique et d'une autre dans le Pacifique. Si les choses sont dans l'état qu'il dit, la paix et la concorde règnent sans qu'il y ait le moindre nuage à l'horizon contre qui veut-il se protéger en construisant une escade dans l'Atlantique et une autre dans le Pacifique? Où est l'ennemi? La concorde règne entre l'Angleterre et l'Allemagne. Il n'y a aucune apparence de différends entre ces pays. Pourquoi agrandir le projet soumis par son chef en 1910 et créer deux escadres qui coûteraient de cinquante à soixante millions de dollars? Il ne nous a pas parlé d'un ennemi, et il n'a pas motivé son attitude présente.

Mon honorable ami a dit: Peut-on concevoir que toute l'Europe attaquerait l'Angleterre? Une telle coalition n'est aucunement à craindre, d'après lui. N'a-t-il pas lu l'histoire? Sa pensée se reportera-t-elle en arrière et me dira-t-il qu'il n'y a jamais eu une époque ou les puissances européennes se sont coalisées contre la Grande-Bretagne? Me dira-t-il que jamais l'Angleterre n'a eu à faire face, presque seule, contre les nations armées de l'Europe? L'honorable député a parlé des relations cordiales qui existent actuellement entre l'Angleterre et l'Allemagne et il en a conclu qu'il y a aucun danger présent ni éventuel. Qu'on me permette de lui rappeler l'état de choses qui existait en 1870, à la veille de la guerre franco-prussienne, et de lui remettre en mémoire qu'au mois de juin 1868, Napoléon III affirmait au général Lebrun que les rapports entre les cabinets de Paris et de Berlin étaient des meilleurs. A la fin de juin 1870, le chef du gouvernement en France assurait au peuple que jamais la paix n'avait été aussi solidement établie qu'à ce moment-là. Quinze jours après que le chef du gouvernement eut prononcé ces paroles, le pays était aux prises avec la Prusse! Ainsi, de ce que les relations actuelles entre les nations sont cordiales et amicales, nous ne pouvons pas conclure qu'il n'y a aucun danger, ni aucune menace de danger. A ce sujet, nous ne pouvons baser nos conjectures que sur les forces respectives de la flotte anglaise et des flottes des autres nations européennes, et je me propose de traiter ce sujet un peu plus loin.

Si on me le permet, je releverai maintenant un propos du représentant de Wellington-sud (M. Guthrie).

Il s'est indigné très fort cet après-midi au sujet de certaines paroles prononcées par le ministre actuel de la Milice dans la Colombie-Anglaise à l'adresse de l'Allemagne. Et il s'est écrié: "Quel langage dans la bouche d'un ministre de la couronne" Evidemment mon honorable ami de Wellington-sud a oublié certains faits de l'histoire de son propre parti. J'appellerai son attention sur les paroles que son chef politique prononçait dans la ville de Boston lorsqu'il accusait le Canada et l'Angleterre de s'être conduits d'une façon honteuse pendant la guerre civile. Pour me servir des propres paroles de l'honorable député de Wellington-sud, je lui dirai: "Quel langage dans la bouche du chef d'un grand parti" Je pourrais même demander si c'est bien le langage que doit tenir un premier ministre du Canada, parce que le très honorable chef de l'opposition lorsqu'il est devenu premier ministre a répété les mêmes paroles dans cette enceinte, et paraissait en tirer gloire.

Je veux aussi appeler l'attention de cette Chambre sur un incident qui s'est passé dans cet enceinte et sur des paroles prononcées par un autre membre de la gauche. Je fais allusion à l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) qui, pendant son discours, s'est mis en frais de baptiser les trois dreadnoughts que l'Angleterre devra construire avec notre contribution de $35,000,000. J'aurais cru que l'honorable député de Renfrew-sud en faisant le choix de noms pour les trois navires de guerre leur auraient donné, non pas des noms qu'il croyait rappeler certains faits de l'histoire du parti conservateur, mais plutôt des noms rappelant les faits de l'histoire du parti libéral. Il aurait dû plutôt et j'ose dire que la chose lui serait venue à l'esprit, si son parti était resté au pouvoir et qu'il eût à donner des noms à ces vaisseaux, choisir comme noms très convenables pour l'un de ces dreadnoughts, en même temps que lié très intimement à l'histoire passée du parti libéral dans ce pays, le nom de Minnie M., ou La Machine.

J'aurais cru aussi que ses rapports très intimes avec les manipulations de boîtes de scrutin, dans les districts de Kingston et Belleville, lui auraient suggéré comme nom très convenable en même temps que très expressif d'évènement passé dans l'histoire du parti libéral, celui de "The Bogus Ballot Box".

Je veux dire maintenant quelques mots au sujet de l'attitude d'un autre honorable membre de cette Chambre. Lorsque mon chef respecté a terminé son discours à l'appui du projet de loi que nous discutons maintenant, sa péroraison fut l'objet d'une explosion d'enthousiasme de la part des membres des deux côtés de cette Chambre. A l'exception d'un seul, tous se sont levés et ont chanté l'hymne national; du

moins ont essayé de le chanter; ceux qui pouvaient chanter l'ont fait, et ceux qui ne le pouvaient pas ont montré leur respect en se levant—tous, à part un seul, l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver). Cet honorable député a voulu plus tard excuser ou justifier sa conduite extraordinaire en cette circonstance. Il a dit qu'il ne s'était pas levé parce que l'on voulait faire servir l'hymne national à des fins de parti, et que la chose avait été malicieusement préparée par les whips du parti conservateur. Je suis un de ces whips et je puis assurer cette Chambre que je n'en connaissais absolument rien, et que je n'ai commencé moi-même à chanter le "Rule Britannia" que lorsque j'y ai été poussé par le chant plus grand, le "God save the King". Mais notons ses paroles: Il ne s'est pas levé parce que, dit-il, on se servait de l'hymne national pour des fins de parti, et que ceux qui se sont levés ont montré moins de respect pour l'hymne national qu'il n'en a montré lui-même.

Mais nous avons la satisfaction de savoir que tous les membres de l'oppoition, y compris son chef, se sont montrés aussi irrespectueux que nous, et lorsque le très honorable chef de l'opposition a déposé sa motion ses partisans se sont levés et ont chanté l'hymne national, et parmi eux cette fois là était l'honorable député d'Edmonton. Et quelle raison a-t-il donnée? Il a dit qu'il s'était levé cette deuxième fois parce qu'il approuvait la proposition faite par son chef; c'est-à-dire qu'il se levait pour des raisons purement politiques. Il blâme ceux qui la première fois ont voulu faire servir l'hymne national à des fins de parti, et il admet que la deuxième fois il s'est levé pour montrer qu'il était un homme de parti et qu'il approuvait la proposition de son chef. Voilà le genre d'argument dont se sert l'honorable député d'Edmonton, mais je crois que la raison véritable pour laquelle il ne s'est pas levé la première fois, c'est parce qu'il a compris que le projet de loi du Gouvernement allait être populaire; qu'il serait approuvé par le peuple, et il en a conçu de la peine et du dépit. Peut-être s'est-il levé la deuxième fois parce qu'il avait assisté à un ou deux caucus dans l'intervalle, et qu'on lui avait fait comprendre qu'à l'avenir il serait mieux dans son intérêt de se lever lorsque l'on chanterait l'hymne national. Peut-être que, si nous voulions être charitable, nous pourrions dire qu'il s'est levé la deuxième fois parce qu'après réflexion il a eu honte de sa conduite dans la première circonstance.

(Sur proposition de M. Edwards la suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.)

La séance est levée à onze heure et vingt minutes du soir.

M. EDWARDS.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, le 15 janvier 1913.

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

DEPOT DE RAPPORTS.

Rapport du ministère du Commerce et de l'Industrie pour l'année finissant le 31 mars 1910, Partie IIIe.—M. Foster.

Rapport de la commission départementale touchant la question des statistiques départementales et générales.—M. Foster.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

NOMINATION DE M. F. A. HARRISON.

M. TURRIFF demande:

1. Quand F. A. Morrison a-t-il été nommé solliciteur au sujet d'une enquête sur les tarifs de transport de fret dans l'ouest?
2. Quand son service a-t-il commencé, et quand s'est-il terminé?
3. Etait-il payé par jour? Quel montant recevait-il par jour, et pour combien de jours a-t-il été payé?

M. DOHERTY:

1. Le 18 février 1912.
2. Le 20 février 1912.
3. L'affaire n'étant pas terminée, les services de M. Morrison n'ont pas pris fin.

La rétribution des services de M. Morrisson n'a pas encore été fixée, et il n'a pas non plus été payé.

BUREAU DE POSTE DE ROSS-MILLS.

M. LEMIEUX demande:

1. Le bureau de poste à Ross-Mills, comté de Lévis, a-t-il été fermé?
2. Pour quel motif, et à la demande de qui?
3. Une enquête a-t-elle eu lieu? Dans l'affirmative, par qui?

M. PELLETIER: Le bureau de poste de Ross-Mills, trop rapproché de celui de Saint-Nicolas, a été supprimé par ordre du directeur général des Postes, et il en a été établi un autre en un lieu où il dessert un territoire plus étendu que ne le faisait l'ancien. Le nom du bureau a été changé en celui de Saint-Nicolas-sud.

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTREAL

M. LEMIEUX demande:

Quels sont les noms des commissaires du port de Montréal?

M. HAZEN: William G. Ross, Farquhar Robertson, Alfred Eugène Damasse Labelle.

LE VAPEUR PETREL.

M. LAW demande:

1. Le gouvernement a-t-il décidé d'envoyer le "Petrel" en réparation à Shelbourne, au lieu de Liverpool, au cours de cet hiver? Dans l'affirmative, quand?
2. Pour quelle raison envoie-t-on ce steamer en réparation à Shelbourne où il n'y a pas d'ateliers, de préférence à Liverpool, N.-E., ou au chantier de marine de Halifax?
3. Le département se propose-t-il de faire réparer le "Petrel"? Dans l'affirmative, quel est le coût estimatif de ces réparations?
4. Le Gouvernement demandera-t-il des soumissions publiques pour ces travaux par voie d'annonces dans les journaux de la Nouvelle-Ecosse?
5. Le gouvernement se servira-t-il de son quai à Shelbourne pour y faire réparer le *Petrel*, ou se servira-t-il de quelque propriété privée pour ces travaux?

M. HAZEN:

1. Oui; ce vaisseau a été dégréé le 20 décembre.
2. Selon une coutume établie, le *Petrel* passe l'hiver dans quelqu'un des ports des comtés de Shelbourne ou de Queens.
3. Il sera fait au *Petrel* les réparations qui, d'habitude, se font l'hiver. La liste de ces réparations n'est pas encore terminée.
4. Il n'est pas jugé nécessaire de demander des soumissions, attendu que la plus grande partie de l'ouvrage sera exécutée par les employés de l'Etat.
5. Le quai de l'Etat est quelque peu exposé pour un vaisseau qui y passe l'hiver, et il a en conséquence été fait des arrangements pour le placer au quai McGill.

BUREAU DE DOUANE DE JOLIETTE.

M. SEGUIN demande:

1. Depuis le 10 octobre 1911, le Gouvernement a-t-il créé une nouvelle position au bureau des douanes à Joliette?
2. Quelle est cette position et quel en est le titulaire?
3. Qui l'a recommandé et quel est son salaire?
4. Sur le rapport de qui cette position a-t-elle été créée?

M. WHITE:

1. Il a été employé un homme de plus à la douane de Joliette depuis le 10 octobre 1911.
2. Alfred Laporte est le nom de cet employé, et il occupe le rang de préposé provisoire de la douane préventive.
3. Il a été proposé par le ministre des Douanes. Ses appointements sont de $800 par année.
4. L'emploi d'un agent supplémentaire a été autorisé par le ministre des Douanes à cause du volume des affaires à ce petit port.

RECEVEUR DES POSTES A KILDARE.

M. SEGUIN demande:

1. M. Cléophas Pelletier a-t-il résigné comme receveur de la poste à Saint-Ambroise de Kildare?
2. Dans l'affirmative, qui lui a succédé?
3. Qui a recommandé cette nomination?
4. Combien de personnes ont fait application pour succéder à M. Pelletier?
5. Quels sont les noms de ces personnes et par qui étaient-elles recommandées?

M. PELLETIER: M. Cléophas Pelletier a offert sa démission de receveur des postes à Kildare (non pas Saint-Ambroise-de-Kildare), et, par ordre du directeur général des Postes, M. Joseph Garceau a été nommé pour lui succéder.

GARDE-PECHE DANS LE COMTE DE GUYSBOROUGH.

M. SINCLAIR demande:

Quels sont les noms de tous les gardes-pêches nommés dans le comté de Guysboro, N.-E., pour l'année 1912, et le salaire payé à chacun?

M. HAZEN:

Garde.	Où.	Rémunération pour la saison.
Henry Casey, riv. Ste-Marie		$ 20
John Faulkner, riv. Ste-Marie		20
Daniel Weir, riv. Ste-Marie		35
David Kirk, riv. Ste-Marie		20
Archibald Smith, riv. Ste-Marie		20
George Wilson, riv. Ste-Marie		20
John-D. Hattie, riv. Ste-Marie		20
Geo. A. Hudson, riv. Country-Harbour		20
Albert Mason, riv. Country-Harbour		20
Moses Mason, riv. Country-Harbour		20
Solomon Baker, ruisseau Gaspareau		15
John Cross, rivière Indian		20
Stephen Myers, riv. Isaac-Harbour		20
Ira Sangster, riv. New-Harbour		20
Otto N. Munro, riv. Cole-Harbour		30
Norman McDonald, riv. aux Saumons		15
Jeremiah Jones, riv. aux Saumons		15
Harvey Sparks, riv. aux Saumons		20
Patrick McDonald, riv. aux Saumons		20
John Kenny, (Porter's R. Br.), riv. aux Saumons		15

OPERATIONS DES TRAILLEURS A VAPEUR.

M. SINCLAIR demande:

Au sujet d'une déclaration imprimée sur la page 25 du rapport du département du service de la Marine portant que le 18 juin le steamer "Canada" s'est rendu à l'île Pomquet pour s'enquérir d'infraction aux règlements de pêche par les chalutiers à vapeur, est-ce que cette visite a eu pour résultat d'obtenir des renseignements au sujet de ladite infraction? Dans l'affirmative, de quelle nature sont ces renseignements?

M. HAZEN: Le ministère a adressé au vapeur "Canada" des instructions lui commandant d'avoir à se rendre dans le

voisinage du cap-George, comté d'Antigonish, et de voir si l'on y connaissait des chalutiers faisant la pêche en deça des trois milles. Le commandant nous fait savoir qu'il est descendu à plusieurs endroits où il a interrogé divers agents de l'administration employés sur les lieux, y compris le gardien du phare de l'île Pomquet, mais qu'il n'a pu obtenir aucun renseignement à ce sujet.

CAPITAINE DU PORT DE MONTREAL.

*M. SINCLAIR demande:

Le commandant Roper a-t-il demandé la position de maître du port à Montréal ou tout autre emploi sous le Gouvernement actuel?

M. HAZEN: J'ai su des commissaires du port de Montréal que, dans un avis inséré aux journaux, stipulant les conditions à établir, ils avaient demandé que l'on s'adressât à eux pour la place de capitaine du port de Montréal, et qu'ils avaient reçu une soixantaine de demandes. Le commandant Roper, disent les commissaires, était de ceux-là.

M. SINCLAIR: Le ministre voudrait-il bien nous indiquer la date de cette annonce?

M. HAZEN: C'était avant l'ouverture de la navigation, le printemps dernier, si je ne me trompe. Je vais me procurer la date précise et la communiquer à l'honorable député.

LE MERGER DE QUEBEC.

M. LEMIEUX demande:

1. Le très honorable premier ministre ou quelque membre du Gouvernement a-t-il reçu quelque communication du gouvernement français concernant le "merger" de Québec?

2. Le très honorable premier ministre est-il informé que l'ambassade anglaise à Paris a reçu une communication du gouvernement français concernant ledit "merger" de Québec?

M. FOSTER: La réponse est dans la négative, pour les deux parties de cette question.

LES FONCTIONNAIRES ET LES FONCTIONS MUNICIPALES.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

Le département du Commerce a-t-il l'habitude de permettre aux percepteurs et sous-percepteurs de douane de remplir les fonctions de conseillers municipaux?

M. FOSTER: La réponse à cette question, c'est qu'au département du Commerce il n'y a pas de système en vogue à l'égard des percepteurs et sous-percepteurs des douanes.

M. WHITE: Si le député, paraît-il, a fait erreur dans la rédaction de cette question, mais si cette question, dans la pensée de son auteur, s'adresse au ministère des Douanes, voici la réponse: le département des Douanes ne s'oppose nullement à ce que les percepteurs et sous-percepteurs des douanes remplissent les fonctions de conseilleurs municipaux, pourvu que ce service municipal ne mette pas obstacle à l'exercice de leurs fonctions aux douanes.

DESTITUTIONS.

M. KYTE demande:

1. Le ministre de la Marine et de Pêcheries a-t-il reçu le texte de la preuve testimoniale reçue par H. P. Duchemin, commissaire, à Rivière-Bourgeois au mois d'octobre dernier, au sujet de l'accusation d'ingérence politique portée contre Marin Bourque, gardien de phare à Rivière-Bourgeois, qui a été révoqué en avril dernier?

2. M. Duchemin a-t-il transmis son rapport sur l'enquête?

3. Le ministre se propose-t-il de réintégrer M. Bourque dans sa charge de gardien de phare?

M. HAZEN:

1. M. Duchemin avait pris ses mesures pour que l'enquête eût lieu le 27 septembre 1912. A cette date il n'y eut pas de preuve testimoniale reçue. Une autre enquête eut lieu le 12 décembre 1912.

2. Oui.

3. Non.

M. MACDONALD demande:

1. Ed. C. Humphreys, de Trenton, fonctionnaire spécial du revenu de l'Intérieur, a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quels motifs?

2. Qui a porté plainte?

3. Quel est son successeur, et le chiffre de sa rémunération?

M. NANTEL:

1. Oui. Ingérence politique et indolence dans l'exercice de ses fonctions.

2. Un homme en qui le ministère repose toute confiance.

3. William Jardine, à $300 d'appointements.

M. RICHARDS demande:

1. James McKay McGougan, sous-percepteur de douane à Malpèque I.-P.-E., a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelle cause?

2. Lui a-t-on accordé une enquête? Dans l'affirmative, les témoignages ont-ils été pris sous serment?

3. La preuve se trouve-t-elle dans le département?

4. Qui a porté les accusations contre lui?

5. Qui l'a remplacé? A la recommandation de qui?

M. WHITE:

1. J. McKay McGougan, sous-percepteur des douanes à Malpèque (I.-P.-E.), a été congédié du service pour ingérence politique.

2. Il n'y a pas eu ici d'enquête tenue par une commission sous la foi du serment.

3. Les déclarations signées par M. P. C. Murphy et l'honorable A. E. Arsenault à cet égard se trouvent dans les casiers du département des Douanes.

4. M. P. C. Murphy a porté contre lui des accusations reposant sur des faits venus à la connaissance personnelle de l'honorable A. E. Arsenault

5. M. Robert C. Crafer lui a été donné comme successeur à cette charge, et cela sur la proposition du ministre des Douanes.

M. RICHARDS demande:

1. William H. P. Irwing, receveur de la poste à Cap-Traverse (I.P.-E.), a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelle raison?

2. Lui a-t-on accordé une enquête? Dans l'affirmative, les témoins ont-ils été entendus sous serment?

3. Le texte de la preuve testimoniale se trouve-t-il au ministère?

4. Qui a porté plainte contre lui?

5. Quel est son successeur et qui l'a proposé?

M. PELLETIER:

1. Oui. Pour ingérence politique.

2. Oui.

3. Oui.

4 et 5. Comme l'affaire a été l'objet d'une enquête et qu'il a été prouvé que le directeur de la poste avait fait acte de partisan politique, le ministre des Postes a donné instruction de le congédier et de lui donner pour successeur l'individu en question.

M. RICHARDS demande:

1. Agno Gaudet, sous-percepteur des douanes à Tignish (I.P.-E.), a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelle raison?

2. Y a-t-il eu enquête à son sujet? Dans l'affirmative, les témoins ont-ils prêté serment?

3. Le rapport de l'enquête est-il au département des Douanes?

4. Qui a porté plainte contre ce fonctionnaire?

5. Qui lui a-t-on donné pour successeur et sur la proposition de qui?

M. WHITE:

1. M. Agno Gaudet, sous-percepteur des douanes à Tignish, a été destitué pour ingérence politique.

2. L'affaire a été l'objet d'une enquête tenue par un commissaire et les témoins ont fait leurs dépositions sous la foi du serment.

3 Le texte de la preuve testimoniale se trouve dans les casiers du ministère des Douanes.

4. L'auteur de la plainte ici est M. P. C. Murphy.

5. M. Joseph E. Richards a été employé à titre de successeur du revoqué, et cela sur la proposition du ministre des Douanes.

M. RICHARDS demande:

1. John Bernard, receveur de la poste à Tignish (I.P.-E.), a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelle raison?

2. Lui a-t-on accordé une enquête? Si oui, les témoins ont-ils prêté serment?

3. Le rapport de l'enquête se trouve-t-il au département?

4. Qui a porté plainte contre lui?

5. Qui lui a-t-on donné pour successeur et qui l'a proposé?

M. PELLETIER:

1 Oui. Pour négligence et inconduite dans l'exercice de sa charge.

2. Oui

3. Oui.

4 et 5. L'affaire ayant été l'objet d'une enquête, l'inconduite du directeur de la poste a été établie. Le ministre a donc donné ordre de le révoquer et de lui donner un successeur.

M. SEGUIN demande:

1. M. Joseph Chaput, receveur de la poste à Radstock, a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelles raisons?

2. Qui a demandé sa destitution?

3. Qui lui a-t-on donné pour successeur et à la demande de qui?

4. Y a-t-il eu enquête?

M. PELLETIER:

Comme on avait représenté au Gouvernement que le bureau de poste de Radstock n'était pas situé au centre du village, le ministre des Postes ordonna une enquête à cet égard. Le rapport de l'inspecteur établit que le bureau était situé à l'extrémité du village, et le ministre donna ordre de le transférer au centre du village, ce qui nécessita un changement de directeur.

M. SEGUIN demande:

1. M. J. D. Gaudet, employé au bureau des douanes à Joliette, a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelles raisons?

2. Qui a demandé sa révocation?

3. Quel était le chiffre de ses appointments?

4. Qui lui a succédé et à la demande de qui?

5. Y a-t-il eu enquête?

6. Quel est le chiffre du traitement de son successeur?

M. WHITE:

1. M. J. D. Gaudet, fonctionnaire employé à la vérification des douanes à Joliette (province de Québec), a été congédié du service par décret du conseil, pour ingérence politique. Avis de sa révocation lui a été dûment notifié par lettre en date du 25 mars 1912.

2. L'auteur de la plainte portée contre lui pour ingérence politique est Joseph Sylvestre.

3. Le chiffre de ses appointements, $850.

4. Son successeur est J. P. Thériault, employé par ordre du ministre des Douanes.

5. Oui.

6. Chiffre de la rémunération annuelle de M. Thériault, $850.

M. SEGUIN demande:

1. Qui était sous-percepteur des douanes à Joliette, de 1896 à 1911?

2. Quel était le chiffre de ses appointements en 1896-97-98-99-1900-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10 et 11?
3. Quel montant a-t-il reçu, d'année en année, pendant cette période?
4. A-t-il été destitué?
5. Dans l'affirmative, pour quelle raison?
6. Qui a demandé sa révocation?
7. Quel successeur lui a-t-on donné, et à la demande de qui?
8. Y a-t-il eu enquête?
9. Quel est le chiffre du traitement du sous-percepteur actuel?
10. Combien a-t-il perçu depuis sa nomination jusqu'à date?

M. WHITE:

1. Louis Basinet a été sous-percepteur des douanes à Joliette (province de Québec), de 1896 à 1911.

2. Voici le chiffre de son traitement à titre de sous-percepteur: nomination, 14 novembre 1896, à $126.11 par année; de 1897 à 1898, $200; de 1898 à 1899, $275; de 1899 à 1900, $500; de 1900 à 1901, $500; de 1901 à 1902, $500; de 1902 à 1903, $700; de 1903 à 1904, $800; de 1904 à 1905, $800; de 1905 à 1906, $800; de 1906 à 1907, $800; de 1907 à 1908, $900; de 1908 à 1909, $900; de 1909 à 1910, $900; de 1910 à 1911, $900; de 1911 à 1912, $950.

3. Perception des douanes à Joliette, d'année en année, de 1896 à 1911; année fiscale de 1896 à 1897, $6,139.15; de 1897 à 1898, $5,-604.73; de 1898 à 1899, $13,064.25; de 1899 à 1900, $14,337.71; de 1900 à 1901, $21,780.56; de 1901 à 1902, $55,091.18; de 1902 à 1903, $66,546.72; de 1903 à 1904, $61,711.60; de 1904 à 1905, $47,939.53; de 1905 à 1906, $20,-301.54; de 1906 à 1907 (9 mois), $10,939.50; de 1907 à 1908, $22,918.37; de 1908 à 1909, $25,673.15; de 1909 à 1910, $31,696.37; de 1910 à 1911, $39,515.17; de 1911 à 1912, $49,178.95.

4. Il a été révoqué pour avoir pris part aux luttes politiques.

5. M. S. P. O. Guilbault, M.P., a été le plaignant dans ce cas.

6. C. C. Perrault a été employé comme sous-receveur des douanes à Joliette, en remplacement de M. Basinet sur la recommandation du ministre des Douanes.

7. Il n'y a pas eu d'enquête régulière en plus de la déclaration faite par le député de la circonscription.

8. Le traitement du sous-receveur actuel est de $950 par an.

9. Les droits de douane perçus à Joliette du 15 février 1912 au 18 janvier 1913, se sont élevés à $55,678.15.

M. BELAND demande:

1. M. Jean Roberge, officier de douane à Beauce, Québec, a-t-il été destitué?
2. Si oui, à quelle date, pour quelle raison, et par qui a-t-il été remplacé?

M. WHITE: 1. M. Jean Roberge, officier de douane à Saint-Côme, Québec, a été remercié de ses services.

M. SEGUIN.

2. Par décret du conseil, en date du 2 novembre 1912, il a été décidé de se passer de ses services qui n'étaient plus nécessaires. Il n'a été remplacé par personne à Saint-Côme. Le poste de douane a été installé près de la frontière des Etats-Unis et Saint-Côme est sous la direction d'Auguste Rodrigue qui doit remplir les fonctions qui étaient autrefois faites au poste de Saint-Côme.

ETABLISSEMENT D'UN SERVICE DE COLIS POSTAUX.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (Rouville) présente la résolution suivante:

Que cette Chambre est d'avis qu'il serait à l'avantage des consommateurs du Canada d'établir un service de colis postaux à prix réduit.

—Monsieur l'Orateur, cette question d'un service de colis postaux à prix réduit a été portée à l'attention de la Chambre l'an dernier et depuis lors il s'est fait dans le pays une certaine agitation qui doit finalement exercer une pression sur le Gouvernement et convaincre mon honorable ami, le ministre des Postes, de prendre une détermination à bref délai. J'ai constaté l'autre jour dans les journaux que l'honorable ministre avait déclaré qu'il étudiait le système recemment mis en vigueur par le gouvernement des Etats-Unis et que dans un espace de temps raisonnable il pourrait probablement adopter un système semblable au Canada.

C'est un problème très important car il intéresse le pays tout entier, il est même intéressant pour chaque famille du Canada. Quand j'avais l'honneur d'être directeur général des Postes, la question a été discutée et les fonctionnaires du département ont étudié un projet qui aurait pu être appliqué concurremment avec la distribution de la poste rurale. Aussitôt que j'eus exprimé l'opinion que le service des colis postaux devrait être appliqué au Canada comme il l'était dans presque tous les pays d'Europe, le département fut aussitôt inondé de pétitions envoyées de toutes les régions du pays pour s'opposer à l'adoption de ce projet. J'ai été quelque peu surpris de cette opposition parce que je pensais qu'un service de colis postaux à prix réduit serait très avantageux pour la masse des consommateurs du pays. Mais, après avoir étudié attentivement toute l'affaire, j'ai constaté que l'opposition provenait en apparence des propriétaires de magasins de la campagne qui luttaient contre l'extension commerciale des grands magasins à rayons. J'ai soupçonné que les commerçants de la campagne avaient été mis en avant par les compagnies de messageries, je n'ai pas de doute, et mon honorable ami qui dirige le ministère des Postes du Canada ne doute pas non plus que l'opposition vient prin-

cipalement des compagnies de messageries. Le système des colis postaux forme une partie essentielle de l'œuvre du directeur général des Postes. Non seulement sur le continent américain, mais en Europe et même au Japon, le directeur général des Postes est à la tête du ministère des Postes proprement dit, mais il est aussi désigné sous le nom de ministre des Communications. Il dirige non seulement les Postes, la tranmission des lettres, mais les tarifs des câbles, les tarifs des télégraphes, les tarifs des téléphones et dans presque tous les pays civilisés la transmission des colis par le service des postes. Il y a de nombreuses années que le système des colis postaux est en vigueur en Europe dans les différents pays et sous la direction immédiate du ministre des postes. En Angleterre, son adoption a eu un succès énorme et il en a été de même en France et en Suisse. En Allemagne, il est établi avec des tarifs les plus réduits et il rend de grand services surtout aux agriculteurs.

Ce système a un rapport direct avec la cherté de l'existence et si vous voulez bien me le permettre, monsieur l'Orateur, je lirai quelques-unes des conclusions du professeur Mackenzie qui a été désigné il n'y a pas très longtemps par le Board of Trade de Toronto, pour étudier, avec un comité spécial, les causes de la cherté de la vie, principalement dans cette partie du pays qui est connue sous le nom de région de Toronto. Le professeur Mackenzie signale comme une des causes de la cherté de l'existence, l'absence de service des colis postaux et je ne crains pas de dire que cela s'applique à chaque région du Canada. Une des causes qui contribue à l'élévation des prix à Toronto en comparaison des petites localités est tout d'abord—je cite une partie du rapport du professeur Mackenzie:

La disparition qui est apparente ici de toute concurrence dans quelques-uns des négoces qui ont trait à la collection et à la distribution des produits alimentaires, entreprises qui sont tombées aux mains de quelques personnes qui ont formé des associations puissantes. Le lait peut servir d'exemple frappant. Nous payons 9 cents ½ le quart de lait dont la qualité ne peut pas être comparée avec celle du lait à 6 cents de la petite ville située à quelques milles de distance.

Votre comité a été informé que l'association des marchands commissionnaires de Toronto qui est intéressée dans le commerce des fruits et des légumes a obtenu le contrôle exclusif de l'unique marché de Toronto pour le commerce de gros et en faisant disparaître la concurrence elle est à même d'imposer ses conditions à la fois au producteur et au consommateur. Les personnes qui se livrent à la culture des fruits et des légumes pour la consommation urbaine déclarent qu'ils ont trouvé les conditions tellement intolérables qu'elles ont été forcées ou de trouver d'autres marchés ou d'abandonner leur entreprise. Il n'est pas probable qu'une intervention municipale ou gouvernementale puisse apporter aucune amélioration. L'histoire de presque toutes les tentatives en vue d'intervenir dans les conditions commerciales actuelles ne présente pas un tableau très encourageant. Les corporations privilégiées peuvent employer et emploient les hommes les plus intelligents qu'elles peuvent se procurer et habituellement elles sont mieux défendues par leurs conseillers légistes que la municipalité ou le gouvernement qui tente d'exercer sur elles une certaine contrainte. Règle générale, nos difficultés économiques proviennent non pas du défaut mais de l'excès des règlements officiels. Il semblerait qu'un meilleur moyen est à la portée des cultivateurs de fruits et de légumes eux-mêmes, qui paraissent avoir perdu complètement le contrôle de la vente de leurs propres produits. Sur ce point, l'Irlande peut fournir aujourd'hui une excellente leçon de choses. Il y a deux ans, le petit cultivateur irlandais était absolument à la merci du courtier qui maintenait les prix d'achat aussi bas qu'il voulait et qui élevait les prix du vendeur en ville aussi haut qu'il pouvait l'oser. Aujourd'hui ces petits producteurs irlandais apprennent le truc des coalitions au point de pouvoir contrôler le prix de vente de leurs produits et il en est résulté que l'agriculture obtient de meilleurs prix pour sa récolte et que l'acheteur de la ville paye moins pour ces mêmes produits. On peut encore trouver peut-être un meilleur exemple des effets de l'association en Danemark où l'agriculture ne perd pas de vue la surveillance de son beurre ou de son bacon jusqu'à ce qu'il soit vendu sur le marché de Londres. Le produit peut passer par plusieurs mains, mais ce sont toujours celles d'agents ou de serviteurs de l'association des producteurs.

2) Bien qu'il n'y ait aucune preuve de coalition à Toronto entre la petite détaillante, en vue de maintenir l'élévation des prix des vivres, et que le petit marchand semble à peine capable d'assurer son existence en raison de la concurrence très vive à laquelle il est soumis, pourtant le grand nombre de magasins de détail inutiles contribue à augmenter la difficulté et ajoute au coût de la distribution. Par exemple, une centaine de magasins bien montés et bien situés pourraient probablement suffire au commerce d'épicerie pour toute la ville et le faire à meilleur marché que la multitude actuelle des petits magasins; mais si on limitait le nombre des épiciers cela permettrait immédiatement aux quelques favorisés de se coaliser et d'élever les prix.

Le professeur Mackenzie dit que l'augmentation dans le coût de l'existence est due, en ce qui concerne les légumes, les fruits et les autres nécessités, au transport et à la distribution et il ajoute ce qui suit:

(3) Les facilités très restreintes d'expédition qui sont utilisables pour les produits arrivant à Toronto. Pour commencer, nos lois de navigation semblent avoir été faites avec l'idée de nuire à l'expéditeur américain plutôt que pour être utiles à l'expéditeur canadien et certainement pas avec l'idée de rendre service aux destinataires canadiens. Nous n'avons pas de quai public à Toronto. Aussi les chemins de fer sont presque affranchis de toute concurrence du fret qui pourrait entrer en ville par eau. De plus nous n'avons

pas de service de colis postaux, de sorte que les compagnies de messageries. . .

C'est-à-dire encore les compagnies de chemins de fer, parce que les deux grandes compagnies de messageries du pays ne sont que des filiales ou des compagnies subsidiaires des grandes entreprises de chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien.

De plus, nous n'avons pas de service de colis postaux, de sorte que les compagnies de messageries, c'est-à-dire encore les compagnies de chemins de fer peuvent nous faire payer et nous font payer des dividendes sur du capital qui a été largement majoré. Il semble que c'est l'opinion générale des expéditeurs et des destinataires qui en dépit du—peut-être c'est à cause du—monopole dont jouissent ces chemins de fer, ils ne nous donnent pas les facilités nécessaires pour apporter les produits en ville. Il serait difficile d'exagérer les avantages d'un service de colis postaux semblable à celui qui existe partout en Europe, même en Russie, grâce auquel les produits peuvent arriver directement du cultivateur au consommateur. Le tarif peu élevé d'un tel service mettrait immédiatement un terme aux profits de l'intermédiaire et forcerait les compagnies de messageries à tenir compte de la concurrence du service postal.

Je n'ai pas besoin de lire plus loin les conclusions du rapport très remarquable du professeur Mackenzie. Le rapport a été pris en considération par le board of trade de Toronto qui a adopté à l'unanimité la résolution suivante:

Résolu que le comité de la conférence de cent membres du board of trade de la ville de Toronto prie le conseil du board of trade d'insister pour que le Gouvernement du Canada prenne en considération l'établissement d'un bon service de colis postaux, limité d'abord sans aucun doute aux localités les plus peuplées, mais développé à mesure que l'expérience en montrera la nécessité.

Le désir exprimé par ce board of trade très important est le même désir qui se trouve généralement exprimé depuis quelque temps dans la presse du pays. Je ne désire pas fatiguer la Chambre par la lecture d'un grand nombre d'articles qui ont paru dans les différentes publications commerciales, industrielles et politiques sur cette question, mais le temps paraît être arrivé où le directeur général des Postes et le Gouvernement devraient adopter un programme de distribution des colis postaux à prix réduit dans le Canada. Nous n'avons pas lieu d'avoir honte d'adopter un système semblable à celui qui a été inauguré dernièrement par le gouvernement des Etats-Unis. En ce qui concerne les services de la poste, mon honorable ami sait que le gouvernement des Etats-Unis a jusqu'ici imité le Canada. Il y a à peine deux ou trois ans le département des postes des Etats-Unis copia notre système de caisses d'épargnes dans les bureaux de poste. Je me rappelle avoir lu dans les jour-

M. LEMIEUX.

naux américains des articles très élogieux dans lesquels on vantait le système canadien qui avait rendu de si grands services à la classe pauvre du pays. Il a été depuis adopté par nos voisins, sans aucun changement.

A notre tour, nous ne devrions pas avoir honte d'imiter les Américains et de leur emprunter leur système concernant les colis postaux. Je disais il y a un instant que ce service intéresse tout le monde et je vois par les journaux et les revues des Etats-Unis que depuis le 1er janvier courant, date à laquelle le nouveau système est entré en vigueur, on expédie, à très bas prix, une infinité de choses par la poste. On expédie même des œufs et nos voisins ont inventé une boîte spéciale dans laquelle on peut expédier des œufs sans qu'ils soient exposés à se casser. On expédie aussi du beurre, de la crême, des fruits, des légumes, des viandes, de la volaille, du poisson frais, etc.

Nous avons, au Canada, un embryon de service de colis postaux. Il fait partie de nos règlements depuis un très grand nombre d'années et que l'on désigne sous le nom d'objets ou de correspondances de quatrième classe. L'article 105 des règlements est ainsi conçu:

Cette classe comprend les marchandises de toutes sortes telles que nouveautés, merceries, épiceries, ferronneries, papeterie, y compris les registres, etc., non compris dans les première, seconde et troisième classes, et qui ne sont pas exclues des postes en vertu des règlements généraux prohibitifs relatifs aux objets à objection. Le tarif pour les objets de cette classe est de 1 cent par once ou fraction d'once. La limite du poids d'un paquet d'objets de la quatrième classe est de cinq livres, et le maximum des dimensions est de trente pouces de longueur et de 1 pied de largeur et en épaisseur, mais la longueur et la circonférence combinées d'aucun paquet ne peut excéder six pieds, c'est-à-dire la longueur d'une bande passée entièrement autour du paquet dans le sens de la longueur.

Voilà tout ce que nous avons en fait de service de colis postaux. Il est facile de voir que nous sommes, sous ce rapport, dans une position beaucoup moins avantageuse que les Etats-Unis, l'Angleterre, la France, l'Allemagne, et tous les pays européens en général. Nous sommes en arrière de notre siècle Le poids maximum d'un colis postal accepté par l'union postale est de 11 livres, au taux de 2 cents par livre. Au Canada le poids maximum est de 5 livres et le taux s'élève à 16 cents par livre. Ce tarif est tout simplement prohibitif et, comme la chose a été expliquée l'an dernier, nous nous trouvons en présence d'anomalies comme celle-ci: Un colis peut être expédié de Londres, Angleterre, à Ottawa, à Toronto et même à Vancouver, à plus bas prix que d'Ottawa à Vancouver ou d'Ottawa à Halifax. Tout extraordinaire que cela

puisse paraître, le fait existe et il existait également aux Etats-Unis avant l'adoption du nouveau système.

Pour mieux faire saisir le point en question, permettez-moi de répéter l'exemple que je donnais l'an dernier por expliquer le fonctionnement du système aux Etats-Unis, avant le 1er janvier courant, et encore actuellement au Canada. J'ai cité un extrait d'une revue dont il avait été donné lecture à la convention des cultivateurs des Etats-Unis. Ce sont ces derniers qui ont forcé le gouvernement américain à accorder le nouveau service de colis postaux, absolument comme ils l'avaient forcé à installer le service du factage rural. L'article en question est intitulé: " De l'importance d'un service de colis postaux pour les hommes d'affaires et les cultivateurs." Il en a été donné lecture au congrès trans-Mississippi tenu au mois de novembre 1911:

Pour mieux faire saisir les anomalies du service de colis postaux, signalons le trait suivant: un individu entrant dans un bureau de poste des Etats-Unis. . .

Ceci se rapporte à l'état de choses existant avant le 1er janvier.

. . . avec deux colis pesant quatre livres chacun, devra payer 64 cents pour celui qu'il expédie à New-York, par exemple, tandis qu'il ne paiera que 48 cents sur celui qu'il expédie dans un pays étranger et qui passe généralement par New-York.

Si le colis pèse 4 livres 6 onces et s'il est adressé à un résident de New-York, il ne sera pas accepté par les autorités postales des Etats-Unis, mais si le colis est adressé à un résident d'un pays étranger, il sera accepté et expédié, probablement par voie de New-York, au taux de 12 cents par livre. Dans la plupart des cas, on acceptera des colis pesant jusqu'à 11 livres s'ils sont expédiés à l'étranger. En d'autres termes, nos nationaux sont obligés de payer, pour le privilège d'échanger des colis entre eux, 4 cents de plus par livre, que si ces colis sont adressés à des résidents des pays étrangers.

Si l'on remplace les mots New-York et Etats-Unis par Ottawa ou Montréal et Canada on a le tableau exact de la situation qui nous est faite dans ce pays. Le département des postes de chaque pays, comme le sait fort bien l'honorable ministre des Postes, est astreint aux règles et règlements de l'union postale et le Canada est un membre important de cette union. Il existe des traités réglementant la transmission des objets de correspondance d'un pays à un autre, tout comme il y en a pour réglementer, conformément aux règlements de l'union postale, la transmission des colis d'un pays à un autre. Je viens de dire que l'union postale concède un poids maximum de 11 livres au taux de 12 cents par livre et qu'au Canada le poids maximum est de 5 livres au taux de 16 cents par livre. Chose étrange, le ministre des Postes du Canada refuse à ses nationaux le privilège d'expédier des colis d'un certain poids, à un certain taux, mais il les accepte quand ils viennent de l'étranger. Je n'ai aucun doute que nos bureaux de postes et nos wagons-postes ont accepté et transporté des colis en vertu du nouveau système américain, bien que notre ministre des Postes refuse aux habitants du Canada le privilège de ces taux réduits et de cette augmentation dans le poids des colis. Tout cela nous fait voir les anomalies du système actuel et maintenant que les Etats-Unis ont adopté le nouveau système, le Canada est forcément tenu de marcher sur ses traces.

J'ai déjà expliqué que ce système de colis postaux à taux réduits a accompli des merveilles en Angleterre et j'ai cité, entre autres, le cas de l'Irlande où les cultivateurs retirent de grands avantages de ce mode de transmission. Dans le Royaume-Uni, les taux sont comme suit:

						Cents.
Pour un colis n'excédant pas 1 livre..						6
Excédant	1	liv.	et ne dépassant pas	2	liv.	8
"	2	"	"	3	"	10
"	3	"	"	5	"	12
"	5	"	"	7	"	14
"	7	"	"	8	"	16
"	8	"	"	9	"	18
"	9	"	"	10	"	20
"	10	"	"	11	"	22

11 livres est le poids maximum et en volume le colis ne doit pas excéder 6 pieds, longueur et circonférence combinées.

Un mot maintenant du système que les Etats-Unis viennent d'adopter, après de longues études et des sollicitations réitérées de la part des cultivateurs. Tout le territoire des Etats-Unis et leurs possessions, à l'exception des îles Philippines, a été divisé en carrés de 30 minutes et on se trouve ainsi à avoir huit zones postales. La première zone couvre un rayon de 50 milles, à partir du centre d'aucun district. La deuxième a un rayon de 150 milles; la troisième, de 300 milles; la quatrième, de 600 milles, et ainsi de suite jusqu'à la septième zone, dont le rayon est de 1,800 milles; la huitième et dernière zone, comprend tout autre territoire abrité par le drapeau américain. Les Américains ont ajouté à cela un système d'assurance sur les colis expédiés, mais je n'ai pas à m'en occuper pour le moment, vu que ce n'est qu'un incident. Nous avons ici un mode d'assurance non seulement sur les colis, mais aussi sur les lettres chargées. Voici le tarif entré en vigueur aux Etats-Unis le 1er janvier courant:

Le taux sur les colis ne pesant pas plus de 4 onces est de 1 cent par chaque once ou fraction d'once pour l'expédition dans aucune partie des Etats-Unis et les possessions américaines où le système de colis postaux est en vi-

gueur. Tout colis dont le poids dépasse 4 onces sera affranchi à tant par livre.

TARIF PAR LIVRE.

Pour transmission dans— Zone.	Chaque livre 1re ou fraction de livre, cents.	livre additionnelle de livre, cents.
1. Dans un rayon de 50 milles du centre d'aucun district	5	3
2. En dehors de la 1re zone, dans un rayon de 150 milles	6	4
3. En dehors de la 2me zone, dans un rayon de 300 milles	7	5
4. En dehors de la 3me zone, dans un rayon de 600 milles	8	6
5. En dehors de la 4me zone, dans un rayon de 1,000 milles	9	7
6. En dehors de la 5me zone, dans un rayon de 1,400 milles	10	9
7. En dehors de la 6me zone, dans un rayon de 1,800 milles	11	10
8 En dehors de la 7me zone....	12	12

Au Canada le poids maximum est de 5 livres et le tarif est de 1 cent par once soit 16 par livre. Aux Etats-Unis le tarif pour les plus longues distances ne dépasse pas 12 cents par livre et les colis peuvent peser jusqu'à 12 livres. On m'objectera peut-être qu'au Canada nous avons le service des messageries pour suppléer au service des colis postaux. Je ne veux pas être injuste envers les compagnies de messageries, mais il est incontestable qu'elles réalisent de forts bénéfices bien qu'elles soient sous la juridiction de la commission de chemins de fer; mais le service de ces compagnies appartient réellement au département des Postes. C'est le ministre des Postes qui est le grand facteur du Canada, et les compagnies de messageries empiètent sur son domaine, quand elles entreprennent l'expédition des colis. Voici le tarif adopté par les compagnies de messageries pour l'expédition d'un colis de 5 livres, expédié de Toronto à un des endroits mentionnés ci-dessous:

	Milles	Cents.
Aurora..	30	25
Belleville..	121	40
Berlin..	63	30
Calgary..	2,129	80
Clarkson's..	16	25
Orillia..	35	86
Ottawa..	250	40
Peterborough..	76	35
Régina..	..	80
Stratford..	88	35
Vancouver..	2,769	80
Winnipeg..	1,238	75

J'ignore le chiffre exact de la distance qui sépare Toronto de Régina, mais elle doit varier de 1,600 à 1,700 milles.

M. PELLETIER: Pour combien de livres pesant?

M. LEMIEUX: Pour un colis qui pèse cinq livres, alors que, d'après le système en vigueur aux Etats-Unis, le transport d'un colis pesant douze livres, déposé à un bureau de poste des plus éloigné, disons à New-York et adressé à San Francisco, par exemple, coûtera tout au plus douze cents par livre et, s'il pèse plus de douze livres, le coût de son transport représentera douze cents pour chaque livre additionnelle ou pour toute fraction de livre. On peut donc constater que la différence est considérable. Inutile pour moi d'ajouter que les Etats-Unis ont l'avantage de compter une énorme population. Leurs voies ferrées se croisent en tous sens; pourtant, la différence saute aux yeux.

Si nous considérons que nous avons au Canada à l'heure qu'il est trois voies ferrées trancontinentales, ayant chacune un nombre appréciable de lignes subsidiaires, nous pourrions, il me semble, en adoptant, sinon un système tout à fait semblable, du moins un système qui soutiendrait avec avantage la comparaison avec celui en vigueur aux Etats-Unis, obtenir le même résultat.

Comparons maintenant les tarifs de transport. Prenons d'abord les taux que réclament nos compagnies de messageries et que je viens d'indiquer et comparons les taux dont a longtemps bénéficié la population de la Grande-Bretagne et ceux que l'on a établis aux Etats-Unis avec les taux excessifs dont nous sommes les victimes au Canada.

Tarif du transport des colis postaux en Grande-Bretagne, pour toute distance, pour un poids de cinq livres, douze cents.

Tarif du transport des colis postaux aux Etats-Unis, pour une distance de 250 milles et pour cinq livres pesant, vingt-sept cents.

Ce transport coûte donc moins cher en Grande-Bretagne, parce qu'il s'agit dans ce dernier cas d'un territoire restreint en superficie, mais aux Etats-Unis, pour un colis qui pèse cinq livres et qu'on expédie à 250 milles de distance, le coût de transport n'est que de vingt-sept cents tandis qu'au Canada il faut payer 40 cents, soit environ le double du prix réclamé chez nos voisins, pour le transport d'un colis postal de Toronto à Ottawa, soit la même distance de 250 milles.

Canada, objets de la quatrième classe, pour toute distance, pour un objet pesant cinq livres, quatre-vingts cents.

Canada, par messagerie, pour le cas d'une distance de 250 milles, cinq livres pesant, quarante cents.

A seule fin de renseigner la Chambre, je me permettrai de faire allusion à la façon dont ce système fonctionne aux Etats-Unis. Je ne voudrais pas fatiguer la Chambre de tous ces détails, si je ne croyais que mes collègues aiment à se renseigner à fond sur ces données dans le but de savoir comment ce système fonctionne; il vaut peut-être mieux aussi que tout cela soit consigné

aux Débats. Voici l'explication de ce système de zone:

Au lieu de tenir compte des cantons et des comtés comme unités ou comme points de départ, on a décidé de diviser tout le pays en groupes d'unités, chaque groupe représentant un demi-degré de latitude nord-sud et un demi-degré de longitude est-ouest. On a établi 3,500 unités semblables par tout le pays.

Comment trouver les zones.

Voici un exemple de la façon de découvrir la première zone.

Découvrez le centre de l'unité où se trouve votre bureau de poste. Tracez un cercle ayant un rayon de cinquante milles autour du centre. Chaque unité qui se trouve en entier à l'intérieur de ce cercle est comprise dans la première zone de tout bureau de poste et le tarif postal est de 5 cents dans le cas de la première zone d'aucun bureau de poste, et les frais de transport représentent 5 cents pour la première livre et 3 cents pour chaque livre additionnelle.

La seconde zone se détermine en traçant toujours du même centre un cercle ayant un rayon de 150 milles. Chaque unité contenue dans cet espace, mais qui se trouve en dehors de la première zone, est comprise dans la seconde zone et le tarif est de 6 cents pour la première livre et de 4 cents pour chaque livre additionnelle.

On emploie la même méthode que celle indiquée ci-desus pour déterminer toutes les autres zones; leurs rayons et les taux postaux pour la première livre et pour chaque autre livre additionnelle, respectivement, étant comme suit: troisième zone, 300 milles, 7 cents, 5 cents; quatrième zone, 600 milles, 8 cents, 6 cents; cinquième zone, 1,000 milles, 9 cents, 7 cents; sixième zone, 1,400 milles, 10 cents, 9 cents; septième zone, 1,800 milles, 11 cents, 10 cents; huitième zone, et tout le territoire extérieur, les Philippines et les autres îles appartenant aux Etats-Unis, 12 cents indistinctement.

Voilà, monsieur l'Orateur, en résumé, le système adopté par les Etats-Unis. J'ignore si mon honorable ami (M. Pelletier) a pris l'avis—je n'ose affirmer qu'il l'a fait—du surintendant en chef des bureaux de poste, M. George Ross, de Toronto. Je sais pertinemment que M. Ross se livre depuis plusieurs années à l'étude des réformes qu'on opère dans différentes parties du globe, spécialement en Europe et en Amérique, touchant le système des colis postaux. Lorsque j'ai quitté la direction du ministère des Postes, je savais que M. Ross avait conçu un projet relatif au service des colis postaux au Canada, projet qui, si je me rappelle bien, était basé en quelque sorte sur les données que je viens d'expliquer à la Chambre.

Je n'ignore pas que le système projeté n'est pas complet. Pourtant, au sens de M. Ross, il ferait disparaître l'objection sérieuse qu'on soulevée quelque fois des marchands contre le système de livraison des colis postaux. Mon honorable ami consentira peut-être à faire connaître à la Chambre les vues de M. Ross et à nous dire comment le plan proposé par M. Ross ferait disparaître l'objection que je viens de mentionner. Quoi qu'il en soit, alors même que certains marchands de la campagne qui s'opposent le plus au système de livraison des colis postaux, se trouveraient à souffrir pour le présent par suite de l'établissement d'un système de livraison moins coûteux des colis postaux, cette objection ne serait pas insurmontable. Nous savons que toute réforme ne s'opère pas sans que certains intérêts soient lésés. Lors de l'inauguration du système des chemins de fer, ceux qui avaient des intérêts dans le service des anciennes diligences ont protesté avec véhémence; ce fut aussi le cas des forgerons; lorsque Fulton a lancé le premier bateau à vapeur sur l'Hudson, son navire fut presque détruit par les bateliers américains sur les rives de ce cours d'eau. Pourtant, tout le monde reconnaît aujourd'hui que les chemins de fer de même que les navires à vapeur sont loin de nuire au progrès de la civilisation et à celui des industries qui sont la gloire de l'humanité. Ce fut même le cas de ceux-là qui avaient combattu le plus fortement au début les innovations qui ont eu un retentissement mondial.

M. GRAHAM: Et les automobiles?

M. LEMIEUX: Eh oui! puisque le ministre des Postes a adopté l'automobile, tout comme l'a fait le département de la Milice. J'ose dire qu'on doit remercier la Providence et le trésor public qui ont fourni aux départements de l'Etat ces services si avantageux. J'espère que mon honorable ami utilisera les services de . . . Combien de bureaux de poste compte-t-on au Canada?

M. PELLETIER: On en compte plus de quatorze mille.

M. LEMIEUX: J'espère que mon honorable ami utilisera les services des quatorze mille agents qu'il compte au Canada pour promouvoir le système de livraison, à prix réduit, des colis postaux en notre pays. Cela relève de son initiative; on ne devrait pas permettre aux compagnies de messageries de bénéficier exclusivement des profits énormes que rapporte le transport des colis postaux. Quoi qu'il en soit, elles ne peuvent transporter des colis postaux que d'une gare à une autre, tandis que le directeur général des Postes peut disposer d'un système beaucoup plus avantageux qui permettra d'effectuer d'un point quelconque à la porte même du consommateur, le service de la poste rurale, qu'il comprenne quoi que ce soit.

Je sais que cela coûtera de l'argent. Cependant, grâce aux prédécesseurs de mon honoroble ami, le ministère des Postes rapporte aujourd'hui au trésor public des bénéfices appréciables. Je ne connais pas

exactement le chiffre de l'excédent de recettes pour l'exercice en cours, mais il sera considérable, si je ne me trompe.

M. PELLETIER: Nous ne devrions pas nous contenter de cela.

M. LEMIEUX: Certes, cet excédent appartient au peuple; mais s'il était sage il y a quelques années d'économiser au ministère des Postes, afin de faire face aux frais d'administration de ce département, l'heure est venue maintenant de faire, à même les recettes de ce ministère, les dé- l'heure est venue maintenant de faire à notre population l'avantage de cette livraison des colis postaux qu'on trouve établie dans tous les pays civilisés du monde. Je dis que cette réforme coûtera de l'argent. Mais, par contre, l'Etat se trouverait à en bénéficier largement. Que mon honorable ami se rappelle qu'il y a cinquante ans le ministère des Postes transportait à un prix énorme le courrier dans les régions à peine alors peuplées du Canada. Je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais je dois dire que j'ai étudié cette question et que, si je ne me trompe, le transport d'une lettre de Windsor à Toronto, en ce temps-là, coûtait environ 60 cents pour une lettre adressée de Windsor (Ont.), à Halifax, il fallait payer deux ou trois dollars. Il y a à peine 50 ou 60 ans de cela. Toutefois, graduellement et grâce aux efforts de ce grand réformateur anglais qui était Rowland Hill, toutes les colonies de langue anglaise adoptèrent le port des lettres à bon marché. Jusqu'à 1908, le port d'une lettre d'un endroit quelconque du Canada à une autre localité de notre pays coûtait trois cents. Sir William Mulock décida de réduire ce port à 2 cents. C'est alors que des honorables membres de cette Chambre prédirent que bien loin d'amener des excédents de recettes, sir William Mulock se trouverait dans l'obligation de faire face à des déficits. Quel fut le résultat de cette réforme? Au lieu de diminuer les recettes du ministère des Postes, le port des lettres à bon marché les augmenta dans des proportions considérables et cela, d'année en année. J'ai moi-même, il y a quelques années, déposé un projet de loi tendant à abaisser de 2 cents à 1 cent le port des lettres. On m'a dit alors que cela aurait pour résultat de diminuer sensiblement les recettes du ministère des Postes. Tout autre fut le résultat, puisque le revenu de cet abaissement de 2 cents à 1 cent, dans le cas du transport des lettres, a atteient un chiffre plus élevé, et de beaucoup, que celui constaté sous l'ancien système. Tout cela démontre le principe bien établi que plus le tarif de transport du courrier est abaissé, plus le revenu des postes augmente. C'est aussi le résultat qu'on a constaté en Angleterre, en France, en Allemagne et en Suisse, chaque fois qu'on a diminué le taux du transport du courrier.

L'honorable directeur général des Postes se trouve, je le sais, en face d'une difficulté. Les compagnies de chemins de fer se plaignent de ne pas être suffisamment rémunérées par le ministère des Postes pour le transport du courrier, surtout pour les matières de quatrième classe que j'ai décrites. Je sais que ces récriminations datent de plusieurs années déjà, ainsi qu'en font foi les archives du ministère des Postes. L'augmentation des affaires qu'on relève au ministère des Postes semblerait donner raison à ces compagnies, mais, au point de vue de la loi, elles n'ont aucun recours contre le ministère. Ne conviendrait-il pas que le directeur général des Postes conclût une entente avec les compagnies de chemins de fer et qu'il augmentât, si cela devenait nécessaire, les subventions que nous leur payons, puisque ce courrier a atteint un volume aussi considérable? L'honorable ministre ne pourrait-il pas profiter de l'occasion pour conclure une entente avec ces compagnies en vue du transport des colis postaux? Elles ont dû augmenter le nombre de leurs wagons et l'espace qu'elles réservaient aux matières postales. Je sais pertinemment que le Canadien du Pacifique n'est pas assez payé pour le transport du courrier de Noël destiné aux pays européens. Il y a quelques années on n'avait besoin que de deux ou de trois wagons-postaux pour transporter le courrier de Noël d'Halifax à Vancouver; depuis 10 ou 15 ans il a fallu 20 et même 25 wagons-postaux chargés à en déborder, pour transporter ce courrier. Il n'est pas juste que le Canadien du Pacifique se trouve dans l'obligation d'augmenter ainsi le nombre de ses wagons pour l'avantage du ministère des Postes, sans que ce dernier lui accorde une juste compensation adéquate de la dépense ainsi encourue. On en peut dire autant du rand-Tronc.

Que mon honorable ami fasse donc quelque convention avec les compagnies de chemins de fer; qu'il relève, s'il le faut, le chiffre de la subvention postale, mais qu'il n'hésite pas à faire bénéficier le consommateur canadien d'un service de colis postaux à prix réduit. En Angleterre, le ministère des Postes laisse aux compagnies de chemin de fer la moitié, je crois, des recettes brutes de la poste des colis; le reste va au Post Office Exchequer—il y a association entre les compagnies et le ministère.

M. PELLETIER: La motion de mon honorable ami vise un service de colis postaux à prix réduit. Qu'entend-il par prix réduit?

M. LEMIEUX: Je laisse à mon honorable ami le soin de fixer les tarifs du service canadien des colis postaux; mais, considérant à un point de vue général le sys-

tème qui prévaut en divers pays, je dis que l'on devrait doter le Canada du service et des tarifs que les Etats-Unis ont déjà adoptés. Certes, certains détails resteraient à être réglés par le ministère, mais on aurait là un excellent point de départ.

C'est d'une manière générale que je me sers de l'expression " à prix réduit." A l'heure actuelle, le port des colis est coûteux; à vrai dire, le service des colis postaux n'existe encore en ce pays qu'à l'état embryonnaire; mais si l'honorable ministre, établissait un service calqué sur celui que l'on a adopté à Washington, il me semble qu'il ferait œuvre réellement utile et se conformerait aux conclusions du rapport si lumineux que la chambre de commerce de Toronto a obtenu par les soins de M. le professeur MacKenzie.

M. MARTIN (Régina) : Je ne veux prendre que quelques instants pour faire certaines observations sur cet important sujet. Voici des années que le Canada est pourvu de ce que l'on peut peut-être appeler un service de colis postaux. L'inconvénient qu'offre ce service semble résider en ce que les colis admis à la poste sont d'un poids trop léger pour répondre aux besoins du pays, et que le port des colis est plus élevé qu'en certains autres pays.

Je crois savoir que sous l'ancien gouvernement, mon honorable ami (M. Lemieux), qui dirigeait alors le ministère des Postes, songeait à perfectionner le service des colis postaux que nous avons aujourd'hui, et ce que j'ai lu dans les journaux depuis quelques semaines me porte à croire que son successeur désire effectuer une réforme dans le même sens. Je me bornerai à dire au ministre des Postes que tout ce qu'il fera pour améliorer le service des colis postaux au Canada recevra le meilleur accueil dans toutes les parties de l'Ouest canadien. Cette réforme serait saluée avec enthousiasme dans la partie de la Saskatchewan où j'habite, et je crois qu'il en serait de même au Manitoba, dans l'Alberta, la Colombie-Anglaise et, à vrai dire, dans l'Ouest entier.

Il s'agit ici d'une question que l'on a mainte fois débattue depuis les quelques années que j'occupe un siège à la Chambre. Je ne me rappelle pas qu'il se soit écoulé une session sans que des membres de la gauche puis, l'année suivante, des députés ministériels, l'aient ramenée sur le tapis; de sorte que j'en suis venu à la conclusion que la députation est unanime à reconnaître qu'il serait avantageux de donner de l'expansion à notre poste aux colis.

Ainsi que je disais il y a un instant, ce service est fort restreint au Canada, et en me reportant aux règlements de la poste, je constate que l'article 100, qui vise les objets de quatrième classe, est ainsi conçu:

Cette classe comprend les marchandises de toute sorte, telles que confiserie, nouveautés, épicerie, quincaillerie, papeterie.

Et ainsi de suite:

Le port des articles de cette catégorie est de 1 cent pour chaque ou fraction d'once.

L'article 103 porte:

Le poids maximum d'un colis de quatrième classe est de cinq livres.

En outre, le Canada a fait certaines conventions postales avec d'autres pays, et la comparaison des taux de port m'a fait constater que le port de gros colis, mis à la poste à Ottawa et expédiés en Angleterre, est moins élevé que celui de colis de moindre volume expédiés d'Ottawa à Halifax ou à quelque autre ville canadienne. C'est, à mon avis, un état de choses qui ne devrait pas exister.

Si l'on se donnait la peine de rechercher quels sont les obstacles qui entravent l'expansion au Canada de la poste aux colis, on constaterait qu'ils sont suscités par les compagnies de messageries. Si je me rappelle bien, c'est ce que mon honorable collègue de Rouville (M. Lemieux) avouait lui-même au cours du débat auquel cette question donna lieu l'an dernier; d'autre part, John Wanamaker, ancien directeur des postes américaines, à qui l'on demandait un jour ce qui l'empêchait de développer le service de la poste aux colis aux Etats-Unis, répondait qu'il y avait à cela quatre raisons et que ces raisons n'étaient autres que les quatre compagnies de messageries aux Etats-Unis. On dit, et moi-même, depuis que j'occupe un siège en cette Chambre, j'ai toujours pensé qu'il faut tenir compte de ce que les petits boutiquiers des diverses parties du pays s'opposent au service des colis postaux parce qu'il nuirait à leur commerce; mais je dois avouer que j'ai quelque peu changé d'avis à cet égard.

Je crois que le gouvernement précédent avait reçu un grand nombre de pétitions dont quelques-unes portaient la signature de cultivateurs, où l'on s'élevait contre le service de la poste aux colis. Ces pétitions provenaient de l'Ontario, de la Saskatchewan, du Manitoba et de certaines autres provinces, mais comme elles étaient écrites à la machine et toutes conçues dans les mêmes termes, il y a lieu de croire qu'elles avaient été rédigées par les compagnies canadiennes de messageries. Il y a à cela une raison qui saute aux yeux. Si l'on donnait de l'extension au service des colis postaux, si l'on acceptait à la poste des colis d'un poids plus lourd et qu'on les transportât à meilleur marché qu'aujourd'hui, je crois que les compagnies de messageries se verraient obligées d'abaisser

leurs tarifs. C'est un fait qui a été mainte fois signalé; aussi me borné-je à y appeler de nouveau l'attention.

Dans l'Ouest canadien on a à se plaindre de ce que le factage est excessif; il en est de même dans l'Ontario et, si je ne me trompe, dans les autres provinces. Cet inconvénient se fait plus vivement sentir dans l'Ouest où les distances à franchir sont plus grandes. Le transport des fruits de choix que l'on achète dans le district de Niagara pour être expédiés à Régina coûte deux fois autant que le prix d'achat de ces fruits. Il en est de même des fruits achetés dans la Colombie-Anglaise. Le cultivateur de la Saskatchewan qui a le malheur d'abîmer ou de briser une pièce quelconque de ses machines agricoles est obligé de la faire venir de la ville—les réparations de ce genre ne se font pas dans les petits endroits— et de payer un factage excédant le coût de la pièce à remplacer.

C'est un état de choses qui ne devrait pas être toléré, et si le développement de la poste aux colis devait amener les compagnies de messageries à abaisser leurs taux de factage, le Gouvernement et le Parlement ne devraient pas hésiter à intervenir à bref délai.

M. CLARK (Red-Deer): Je n'ai aucune observation à faire à ce sujet. Avant de venir au Canada, j'avais eu, de longues années durant, l'occasion de me rendre compte dans la mère patrie des avantages que comporte un bon service de colis postaux, et je ne crois pas me tromper en disant que rien ne contribue plus que ce service au bien-être et au bonheur de la population entière de la Grande-Bretagne. Un assez grand nombre de lettres m'ont été adressées par des électeurs de ma circonscription, par des personnes qui, à cet égard, se trouvent dans le même cas que moi, et désirent que la population canadienne soit admise à jouir d'un avantage semblable.

Je n'oublie pas, certes, que nous habitons en un pays où les distances sont grandes, où la population est fort éparse, et que pour doter le Canada d'un service de colis postaux semblable à celui qui existe en Angleterre, on se heurtera à des obstacles très sérieux. Je considère néanmoins que le ministère des Postes peut, sans sortir de ses attributions, tenter au moins un premier effort.

Le ministre des Postes, je n'en puis douter, fera le meilleur accueil aux observations de mon honorable collègue de Rouville (M. Lemieux). Sous le régime libéral, nul ministère ne jouissait à plus juste titre de la faveur générale que celui des Postes. Le député de Rouville le dirigeait avec le plus grand talent et la plus complète impartialité, et je dois à son successeur de dire que depuis le changement de régime je n'ai rien constaté, dans mes relations avec le ministère qui indique que mon honorable ami (M. Pelletier) ait l'intention de se départir des excellentes méthodes administratives de son prédécesseur.

Je dois me borner à dire que si le ministre trouve moyen de faire un premier pas vers l'établissement au Canada de la poste aux colis, je serai un des premiers à l'en féliciter. Il s'agit là d'une de ces choses qui ne peuvent se faire hors du pays. On est enclin à compter sur le dehors pour faire exécuter l'ouvrage de certains services administratifs, mais la poste aux colis est un service qui doit être établi ici même. Je serais enchanté de voir l'honorable ministre tenter un premier effort dans le sens des observations de son prédécesseur.

M. NESBITT: Monsieur l'Orateur, j'aimerais, moi aussi, à mon titre de représentant d'une circonscription de l'ouest de l'Ontario, à dire quelques mots de la poste aux colis. Si je me suis efforcé de croire que les taux des compagnies de messageries n'étaient pas excessifs, force me fut en ces deux ou trois années dernières d'en venir à la conclusion qu'ils sont beaucoup trop élevés. Bien que la commission des chemins de fer les ait remaniés il y a deux ou trois ans, ils ne laissent pas d'être encore excessifs. Dans l'Ontario, le coût du transport des produits agricoles est fort raisonnable.

Je ne crois pas que nous ayons lieu de nous plaindre au sujet des produits agricoles, car il ne faut pas oublier que les messageries les transportent presque tous ce qui est fort commode. Mais si nous expédions un article quelconque à un petit village où elles ont un bureau et elles en ont dans presque tous les coins du pays, nous constatons qu'elles exigent un prix beaucoup trop élevé.

Le représentant de Régina (M. Martin) a parlé des pièces de rechange pour les machines brisées. Les messageries exigent beaucoup trop pour leur transport; de fait leurs prix sont des plus absurdes. Il m'a fallu payer quarante cents pour le transport d'un colis de dix livres à sept milles de distance. Cela me paraissait ridicule, mais j'ai été obligé de payer.

Vu l'établissement de la poste rurale par le ci-devant ministre des Postes et par le ministre actuel, qui a beaucoup fait pour la maintenir, un système de distribution des colis postaux rendrait aujourd'hui de plus grands services qu'il n'en aurait rendu autrefois. Les cultivateurs pourraient déposer dans les boîtes postales des colis d'un poids déterminé et d'un certain volume qui ne rentreraient pas dans les boîtes s'ils dépassaient le volume fixé. Il serait aussi nécessaire, j'imagine, de jeter dans la boîte une carte postale pour avertir le destinataire d'aller au-devant du courrier le lendemain, ou de prendre quelque mesure semblable, afin que le bureau

de poste puisse remettre le colis au cultivateur auquel il est adressé. Si la poste rurale doit tranporter les colis, il nous faudra prendre des arrangements pour la manutention des colis dépassant certaines dimensions. Le ministre des Postes peut y pourvoir, je le suppose. Ce serait une grande commodité. Je ne conçois pas que les magasins de la campagne puissent se plaindre de cette distribution des colis. Je doute qu'elle leur ferait subir beaucoup plus de pertes qu'il en ont subies jusqu'ici. Dans notre partie du pays, les magasins de la campagne recueillent en grande partie les produits agricoles. Le marchand fait la tournée en voiture, recevant les œufs et les autres produits de la ferme et donnant en paiement la marchandise. De cette manière, les magasins de la campagne sont très utiles aux cultivateurs.

Je ne voudrais pas nuire aux marchands de la campagne, ni à une autre classe de la population canadienne. Il faut que chacun vive et les reproches qu'on adresse parfois au détailleur au sujet de l'augmentation du coût de la vie sont souvent absolument immérités. A mon avis, ils le sont complètement. Peu de détailleurs au Canada amassent des richesses et ceux qui s'enrichissent, s'enrichissent très lentement.

Si la distribution de colis postaux a pour résultat d'obliger les messageries à abaisser leurs tarifs, ce sera une bonne chose. Si elle n'a pas ce réultat, je suis d'avis que ces tarifs devraient être abaissés de nouveau. En plusieurs cas, ils sont ridicules. Si vous tentez d'expédier un colis à Régina ou à Calgary, vous vous convaincrez que ces tarifs sont absurdes. L'autre jour, j'ai voulu expédier un baril de pommes à Montréal; les pommes me coûtaient $2 et j'ai payé $2.31 aux messageries. Je crois que celles-ci courent à la ruine. Comme beaucoup de gens, lorsqu'elles peuvent fixer les prix, elles semblent ne pas pouvoir mettre un frein à leurs ambitions ou à leur rapacité.

Si, par l'établissement d'un système de colis postaux, le ministre des Postes fait baisser les tarifs des messageries à un niveau raisonnable, il rendra un service signalé au public. Par conséquent, j'unis ma voix aux autres pour prier le ministre des Postes d'étudier sérieusement ce problème.

M. ARMSTRONG (Hamilton-est): Monsieur l'Orateur, c'est avec un extrême plaisir que je vois les députés de la gauche s'intéresser si vivement à la question des colis postaux. Depuis quelques années, j'ai instamment demandé l'établissement au Canada d'un système de colis postaux. J'ai fait des instances auprès du ci-devant ministre des Postes et, si vous vous reportez au hansard, vous verrez qu'il a souvent fait allusion à la situation des petites villes des provinces et aux requêtes qu'il a reçues de temps à autre des marchands de ces villes qui le priaient de ne rien faire à cet égard. Apparemment, il était aussi renseigné sur cette question lorsqu'il était ministre, et aussi en état de l'étudier. Cependant, il n'a pris aucune mesure. Pourtant, je suis content de voir la gauche s'intéresser maintenant à cette question, car je comprends que le temps est venu de faire des démarches pour obliger les messageries à abaisser leurs tarifs. Je ne prétends pas que nous devrions établir un système de colis postaux sur une aussi grande échelle qu'en Angleterre, car, le représentant de Red-Deer (M. Clark) l'a dit, nous aurions un grand nombre d'obstacles à surmonter, si nous tentions d'appliquer le même système au Canada. Mais rien ne nous empêche d'augmenter le volume des colis que la poste peut transporter. Rien ne nous empêche de retirer quelques-uns des avantages qui découlent de l'envoi et de la réception par la poste de plus gros colis. Cependant ce problème est hérissé de difficultés.

A maintes reprises, j'ai fait des instances auprès du ministre des Postes actuel, comme auprès de son prédécesseur pour l'engager à établir un système de colis postaux en commençant par la poste rurale ou par les lignes postales. De cette manière, les bazars ne pourraient pas nuire aux marchands et ces petites villes et les riverains de la poste rurale ou des lignes postales retireraient de ce système des avantages prodigieux. Ainsi, un riverain d'un circuit de la poste rurale ou d'une ligne postale dans l'Ontario—ces circuits sont aujourd'hui bien munis de téléphones indépendants ou ruraux—pourrait téléphoner à un magasin de la ville de lui envoyer l'article dont il aurait besoin, et le colis serait posté au bureau de poste et, moyennant quelques sous, livré au cultivateur qui, autrement, aurait à parcourir plusieurs milles en voiture pour se le procurer. Le ministre des Postes mérite beaucoup d'éloges pour l'intérêt qu'il a porté à cette question et pour les renseignements qu'il recueille. Je sais qu'il a beaucoup plus étudié la question que son prédécesseur. Nous ne devons pas tenir pour acquis que ce problème est absolument nouveau, ni obliger le ministre à adopter à la hâte une ligne de conduite qui ne serait pas la meilleure. Cependant, je suis d'avis qu'il serait d'utilité publique d'adopter le projet dont j'ai parlé.

L'hon. L. P. PELLETIER (ministre des Postes): J'ai écouté avec un vif intérêt les observations qu'on a faites sur ce sujet. Au cours de l'expédition des affaires publiques, je remarque que le représentant de Rouville est toujours prêt à nous parler des grands avantages qui découleraient de certaines lois qu'il n'a pas tenté de faire adopter pendant qu'il était ministre, mais qu'il nous

a laissées comme héritage. Je puis lui affirmer que, s'il avait établi un système de colis postaux au Canada, il m'aurait épargné beaucoup d'ennuis et d'embarras.

La question des colis postaux est hérissée de difficultés, et le fait que mon honorable ami s'est abstenu de la résoudre pendant l'exercice de ses fonctions prouve qu'il désirait suivre la voie la plus facile. J'ai étudié le problème de mon mieux en prenant l'avis des fonctionnaires très habiles qu'il y a au ministère des Postes, ainsi que mon honorable ami le sait. Nous croyons en avoir trouvé la solution, mais de nouveaux obstacles ont surgi et nous ont obligé à remettre le projet à l'étude. L'honorable député a parlé d'un projet de M. George Ross, le digne surintendant du ministère des Postes, mais je puis lui dire que M. Ross, bien qu'il ait vu que son projet trancherait le problème, a depuis fait assez de découvertes pour l'engager à changer d'avis.

Le réprésentant de Rouville sait que le système des colis postaux est populaire au Canada et que les messageries ne sont guère aimées, et il nous dit que nous devrions commencer à établir un système de colis postaux qui pourrait faire baisser les messageries. Puis, comme fiche de consolation aux messageries, il nous dit que nous devrons avoir soin de mieux rétribuer les compagnies de chemin de fer pour le transport des dépêches. L'honorable député croit que, si l'établissement d'un système de colis postaux qui pourrait faire baisser les prix exigés par les messageries ne plaît pas aux compagnies de chemin de fer, nous devrions les dédommager autrement.

Les compagnies de chemins de fer peuvent peut-être à bon droit exiger une rétribution plus forte pour le transport des objets de correspondance, mais je n'aime pas qu'un membre de la Chambre les engage à faire assaut au Trésor.

Il peut être de bonne guerre de la part de l'honorable député de laisser entendre que, si, d'une part, les messageries—qui, en fin de compte, ne sont autres que les compagnies de chemins de fer—subissent des pertes par l'établissement d'un système de colis postaux, elles devraient être indemnisées, d'une autre part. Ce rôle convient fort bien à un membre de l'opposition, mais lorsqu'il faut trancher la question dans l'intérêt public, c'est une tout autre affaire. Je n'envisage pas la question au même point de vue que l'honorable député. Nous devrions, dit-il, mettre ce projet à exécution afin d'abaisser les tarifs des messageries, mais je ne suis pas d'avis que ce soit du ministère des Postes que le public doit attendre l'abaissement des tarifs des messageries et des chemins de fer. D'autres départements administratifs s'occupent du commerce et du transport, et l'on peut se plaindre à la commission des chemins de fer si l'on croit que les tarifs des messageries et des compagnies de voies ferrées sont trop élevés. J'engage la députation à repousser l'idée que nous nous mêlerions de cette affaire dans le seul dessein de provoquer une guerre de tarifs. Tel n'est pas l'objet du département des Postes et je ne tiendrais pas à étudier la question à ce point de vue-là. La tâche du département des Postes est de permettre l'échange des communications entre les habitants de différentes parties du Canada et entre la population canadienne et celle des autres pays. Son premier devoir est de transmettre les objets de correspondance, de distribuer les journaux et de répandre les renseignements et les connaissances en général.

Pour une raison ou pour une autre, le service des postes de presque tous les pays du monde a considéré que c'était une partie de ses attributions de transporter ou charroyer autre chose que des lettres et des journaux, et c'est une politique bien connue et bien établie chez tous les pays du monde d'entrer dans un champ d'affaires que je pourrais appeler jusqu'à un certain point "transport de marchandises"; ou pour être plus exact "transport de petits colis". Je ne veux pas critiquer cette politique. Le dernier pays qui l'a adoptée sont les Etats-Unis. Lorsque je discutais cette question à la dernière session, je faisais remarquer aux honorables membres de cette Chambre que les Etats-Unis, un pays très avancé et très progressif, n'avait pas encore adopté le transport des petits colis, et que la limite de poids des matières postales de quatrième classe que ce pays permettait d'envoyer par la poste était de quatre livres. Depuis ce temps-là les Etats-Unis ont fait le plongeon. Bien qu'il ne m'appartienne pas de critiquer ici en aucune façon la politique adoptée par les Etats-Unis en cette circonstance, je puis dire que ce pays a pris une décision qui est de la plus grande importance à plusieurs points de vue. Les Etats-Unis ont inauguré cette politique le premier jour de la présente année, à la suite d'une loi qui leur donnait les pouvoirs nécessaires, et après avoir étudié la question avec le plus grand soin. Il leur a fallu plusieurs mois de travail après que la loi eut été adoptée pour examiner le terrain avant d'adopter ce service. Le 1er janvier 1913 ce nouveau service a été mis en opération, et je puis dire à mes honorables amis des deux côtés de la Chambre que les autorités postales à Washington ont été surprises du poids et de l'importance du nouveau-né. Dans la première semaine que ce service a fonctionné, les postes ont transporté la bagatelle de 4,000,000 de livres de petits colis. La Chambre peut facilement juger par là quel surcroît de travail en est résulté, et la grande différence, même dans un service bien organisé, d'avoir à transporter une

augmentation aussi énorme de matières postales.

M. NESBITT: Puis-je demander à l'honorable ministre quelle est la limite de la dimension des colis que les Etats-Unis transportent maintenant?

M. PELLETIER: La dimension est exactement celle que l'honorable député de Rouville a indiquée. Elle est à peu près la même dans tous les pays du monde. Peut-être que c'est le poids que mon honorable ami voudrait connaître?

M. NESBITT: C'est le poids que je voulais dire.

M. PELLETIER: La limite est de onze livres. J'ai dit il y a un instant que je ne croyais pas qu'il fût dans les attributions ordinaires du service des postes de faire le transport de marchandises ou de petits colis. Cependant, tous les pays du monde paraissent avoir définitivement adopté cette politique, et je crois réellement que le Canada doit faire quelque chose dans le même sens. Mais comment s'y prendre n'est pas une chose que l'on puisse décider sans étudier la question avec grand soin. J'admets que nous avons déjà dans notre pays ce service en embryon, comme mon honorable ami l'a appelé, la poste aux colis, un service dont nous ne sommes pas fiers. On nous dit, et c'est vrai, que nous pouvons recevoir les colis d'Angleterre et les transporter d'un bout à l'autre de notre pays à un certain taux, douze cents tandis que nos règlements ne nous permettent pas d'expédier des colis dans notre pays au même taux. J'admets que le Canada transporte aujourd'hui les colis de tous les pays, excepté les siens, et c'est certainement un état de choses très extraordinaire. Nous sommes obligés de recevoir des colis des Etats-Unis, et je puis dire que dès le premier jour de l'inauguration de ce service, des colis des Etats-Unis ont traversé la frontière, et nous avons reçu des télégrammes des bureaux de poste importants, situés principalement sur la frontière, nous demandant ce qu'ils allaient faire de ces colis dont en certains cas il y avait de grandes quantités, et qui encombraient les corridors des bureaux de poste. Naturellement nous les avons distribués subordonnément à nos droits comme pays, et subordonnément aussi à une convention postale concernant les colis que nous n'avons pas et que nous devrions avoir avec les Etats-Unis. Je ne discuterai pas cette question pour le moment, mais en parle en passant, parce que je crois que nos droits devraient être protégés dans cette affaire. Nous avons porté à destination ces colis venant des Etats-Unis, et il y en avait que nous avons dû transporter d'un bout à l'autre du Canada. Tout le monde admettra certainement que si nous transportons les colis des autres pays il est bien malheureux que nous ne transportions pas les nôtres.

Il y a un autre point de vue que je crois être assez important. Si les Etats-Unis peuvent nous envoyer et faire transporter leurs colis, et que nous n'ayons pas le droit d'envoyer les nôtres, nous sommes certainement dans un état d'infériorité. Conséquemment, je crois qu'il est de notre devoir de faire quelque chose, et cette motion que mon honorable ami a soumise à la Chambre n'est pas un précurseur de la politique qui sera proposée par le Gouvernement, mais vient après de longs mois d'étude de cette question par les fonctionnaires du ministère des Postes.

M. EMMERSON: En vertu des conventions internationales actuelles, vous êtes obligés de transporter à travers le Canada tout colis venant des Etats-Unis et expédié de ce pays conformément à ces règlements et classifications, et nous sommes tenus d'accepter cette classification, si je comprends bien la situation. Conséquemment, les habitants des Etats-Unis peuvent se servir du service postal canadien pour envoyer des colis à leurs amis au Canada, tandis que les citoyens du Canada n'ont pas les mêmes avantages dans leur propre pays. N'est-ce pas là la situation?

M. PELLETIER: Jusqu'à un certain point c'est la situation. Je ne voudrais pas admettre, comme ministre des Postes, que nous sommes obligés de transporter les colis venant des Etats-Unis sans avoir avec nos amis voisins du sud une nouvelle convention postale concernant les colis.

M. LEMIEUX: Mais est-ce que ce transport n'a pas été fait par le département des Postes depuis le 1er janvier?

M. PELLETIER: Oui. Ainsi que je l'ai expliqué il y a un instant, je crois que l'on aurait eu le droit de considérer comme un manque de courtoisie de notre part le refus de transporter les colis qui nous viennent en grand nombre des Etats-Unis. Mais tout en expédiant les colis à destination dans notre pays, nous avons pris la précaution d'écrire au ministère des postes à Washington pour lui dire qu'il aurait dû, suivant nous, nous avertir du changement. Je ne dirai pas que nous avons été pris à l'improviste, parce que nous faisions le guet et suivions la situation de près, mais nous ne savions pas quels timbres les Etats-Unis apposeraient sur ces colis, et nous ne pouvions pas . . .

M. LEMIEUX: Ils ont adopté un timbre spécial?

M. PELLETIER: Oui, naturellement il le fallait. De même il nous était impossible d'avertir nos directeurs de la poste ni leur envoyer la circulaire ordinaire dans les cas

de ce genre. De sorte que nos directeurs de la poste ont été pris par surprise et ne savaient quoi faire. Cependant nous avons transporté ces colis comme si nous avions été avertis, et nous avons demandé au ministère des postes à Washington de nous envoyer tous les renseignements nécessaires, et lui avons dit que nous nous attendions à ce qu'une convention quelconque concernant les colis postaux sera faite.

M. EMMERSON: Vous voulez la réciprocité dans le transport des colis?

M. PELLETIER: Pas exactement la réciprocité, mais je crois que des pays limitrophes, même quand ils ont les règlements de l'union postale, ne devraient pas être appelés, sans en être avertis de quelque façon, à se charger d'un service plus considérable et augmenté soudainement par leurs voisins. Dans tous les cas je ne prévois pas de difficultés sous ce rapport, mais j'espère que nous pourrons régler la question à la satisfaction des deux pays.

Quant aux difficultés qui se présentent dans l'établissement d'un service de colis postaux, mon honorable ami de Rouville a traité très bien la question, si bien que s'il n'a pas établi ce service postal avant le 21 septembre 1911 ce n'était pas faute de renseignements sur le sujet. Il est absolument au fait de la situation, et il en connaît très bien tous les détails. Mais, à mon avis, les requêtes qu'il a reçues lorsqu'il était à la tête du département venant de la part des petits marchands de la campagne ne doivent pas être aussi dédaigneusement jetées au panier comme il suggère de le faire. Il a dit que les compagnies de messagerie étaient les instigatrices des requêtes signées dans les différentes parties du pays. Je ne suis pas de son avis, et, comme je l'ai dit l'année dernière, tout en n'hésitant pas à faire notre devoir sous ce rapport, parce que cela pourrait déplaire aux compagnies de messagerie, je ne crois pas cependant que l'on doive leur faire porter la responsabilité de la circulation de ces requêtes. En vérité, les marchands de la campagne craignent beaucoup cette nouvelle politique. Depuis que les journaux ont publié qu'il était question d'établir un service de colis postaux, j'ai reçu de la part de l'association des marchands de détail une très forte protestation contre ce qu'ils croient être la politique du ministère des Postes dans cette question. Je leur ai répondu, et comme ils disaient qu'il leur serait peut-être possible de venir à Ottawa pour discuter la question, je leur ai dit que je les recevrais avec plaisir, et que je discuterais la question avec eux. Je n'hésite pas à dire que les marchands de détail ont contre cette politique des objections qui méritent d'être considérées. Si ce nouveau service doit avoir l'effet, comme on s'y attend dans certains quartiers, de ruiner le commerce de marchands de la campagne, pour ma part je veux réfléchir avant de l'adopter. Le marchand de la campagne fait un commerce qui est absolument légitime, mais il y a aussi à considérer les marchands de gros dans les grandes villes qui ont aussi de grands intérêts au jeu. Ils vendent les marchandises aux marchands de détail, et leur commerce est aussi un commerce légitime. Le Gouvernement n'a pas encore décidé quelle politique il adopterait, mais quoi que nous fassions nous prendrons soin de ne pas écraser le commerce d'un grand nombre de marchands du pays dont les intérêts légitimes doivent être protégés.

Je dirai de plus que si l'on croit que le ministère des Postes va établir ce service de colis, par amour et pour le plaisir de la chose, et par là amener le désastre et la ruine financière dans le service des postes lui-même, je puis dire dès maintenant que l'on se trompe complètement. Nous devrons régler cette question à un point de vue d'affaires. Nous avons un excédent de plus d'un million de dollars. Mon honorable ami de Rouville a pris grand soin, lorsqu'il tenait le gouvernail, de conserver cet excédent. Mais il nous a dit aujourd'hui, vous n'avez que faire d'un excédent. Je crains que ce ne soit là l'offre des Grecs. Si je croyais qu'il fût désirable de faire disparaître cet excédent, ce serait la chose la plus facile du monde. Cet excédent est l'objet des convoitises de tant de personnes que si je voulais le distribuer, il disparaîtrait en vingt-quatre heures. Beaucoup de gens croient que nous ne devrions pas avoir d'excédent.

Les receveurs des postes—et il y en a quatorze mille dans ce pays-ci—me disent que je n'ai que faire d'un excédent de recettes, et que cet excédent devrait leur revenir. Les facteurs me disent: Le ministère des Postes a un surplus, et nous aimerions à savoir pourquoi vous ne nous le distribueriez point. Ensuite viennent les courriers d'entreprise. Comme le sait mon honorable ami de Rouville, nous avons un nombre prodigieux d'employés, et tous pensent qu'un excédent de recettes n'est pas à désirer. Les compagnies de chemins de fer sont pareillement de cet avis. Pour moi, je pense que nous devons en avoir un, non seulement pour le plaisir de la chose, mais afin de pouvoir sans risque poursuivre l'exécution du programme que s'est tracé l'administration des postes, comme la chose s'est faite depuis un an ou deux. Nous avons entrepris d'une manière pratique la livraison des matières postales dans les campagnes, et nous avons pris nos mesures pour étendre ce système. Jusqu'ici peu de plaintes nous ont été adressées, et beaucoup

nous disent que ce système fonctionne à merveille.

J'ai déclaré de mon siège dans cette Chambre l'année dernière que je m'intéressais plus à la livraison des matières postales dans les campagnes qu'à l'établissement d'une poste aux colis. Déjà nous avons un bon commencement, et nous continuerons à étendre la chose peu à peu, non par sauts et par bonds. Nous ne pouvons faire cela...

M. LEMIEUX: Combien avez-vous dans les campagnes de routes établies pour cette livraison des matières postales?

M. PELLETIER: Je crois qu'il y en a plus de six cents. Au reste, j'ai mis devant la Chambre hier—mon honorable ami de Rouville n'était pas ici—un tableau à ce sujet. Ayant donc ainsi donné notre attention à cette affaire de livraison des matières postales dans les campagnes, la chose à entreprendre maintenant serait, croyons-nous, d'établir la poste aux colis. Cependant, comme je le disais tout à l'heure, il faudra pour cette dernière entreprise veiller à ne pas faire marcher l'administration des postes à un désastre. Permettez-moi de toucher quelques mots de la situation présente. J'ai ici un tableau indiquant la différence des prix entre les compagnies de messageries et l'administration des postes canadiennes. Ce tableau a été dressé par M. Ross, et la ville de Toronto lui a servi de base. Pour porter un colis d'une livre de Toronto à Hamilton, cela coûte, selon nos prix du moment, 16c., c'est-à-dire 1c. l'once. Pour faire parcourir à ce même colis la même distance, les compagnies de messageries font payer 25c.

Dans le cas d'un colis de deux livres néanmoins, il en coûte 32c. par la poste, et 25c. seulement par la voie des messageries. Un colis de trois livres pour la même distance coûterait 48c. par la poste et 25c. par les messageries. Si le colis pesait quatre livres, pour la même distance, le tarif postal serait de 64c et celui des messageries 25c. toujours. Mais prenons une plus longue distance: de Toronto à Ottawa, par exemple, ou à Montréal. Pour un colis d'une livre le prix de la poste est de 16c.; celui des messageries, 25c. Mais pour un colis de quatre livres, pendant qu'il nous faut demander 64c., les messageries se contentent de 35c. Mettons que la distance soit plus grande encore et qu'il s'agisse d'un transport à exécuter de Toronto à Régina. Pour un colis d'une livre, notre prix est toujours 16c., comme pour une plus courte distance; celui des messageries est de 30c. Mais s'agirait-il d'un colis de cinq livres, la poste demanderait 80c. et les messageries 75. Ces deux moyens de transport arrivent ainsi à s'égaliser. Dans le cas de colis d'une livre, la poste en a autant qu'elle en peut désirer; mais qu'il s'agisse de colis de deux ou trois livres, portées à de courtes distances, entreprise éminemment profitable, ce sont les compagnies de messageries qui l'exécutent; la poste n'en a que les restes. Il y a encore ceci à considérer, c'est que les compagnies de messageries ne pénètrent point dans toutes les localités du pays. Elles ont des bureaux dans les centres de quelque importance, et jusque dans la plupart des gares des chemins de fer, mais il y a des points nombreux où ne passe pas la voie ferrée, et là, on n'y a pas l'avantage de la poste ou des messageries faisant la livraison des colis. C'est là, à mon sens, une des choses qui autoriserait l'administration des postes à se charger de cette entreprise, sans pour cela porter généralement des marchandises. Nous avons tout ce qu'il faut au Canada, grâce aux quatorze mille receveurs qui vont devenir autant d'agents exécutant cette livraison des colis; et ainsi nous pouvons, je crois, établir la chose sur des bases raisonnables.

Je désirerais faire bien comprendre à la Chambre que, tout en parlant de cette affaire avec une extrême circonspection et simplement par égard pour la députation, je dois dire qu'il ne m'est pas loisible dans le moment de déclarer quelle sera notre ligne de conduite. Cette affaire devra être discutée par le cabinet dans son ensemble. On reconnaît cependant qu'il pourrait être fait quelque chose. Mon honorable ami a mentionné un vœu émis à Toronto. J'ai eu le plaisir de rencontrer l'autre jour monsieur le président de la chambre de commerce de cette ville, et je lui ai posé à ce sujet plusieurs questions, à lui et à ses collègues. Je suis heureux de pouvoir dire que nous sommes tombés d'accord sur un point relativement à cette affaire, c'est qu'il faudra la traiter d'une manière pratique et faire en sorte que l'administration y trouve, pour elle et ses employés, une raisonnable rétribution du surcroît d'ouvrage qui va leur être imposé. Il ne faut pas agir avec trop de précipitation et comme à l'aventure. J'ai dit combien de millions de livres de matières postales ou colis il nous est venu des Etats-Unis. Il faut nous tenir prêts à y faire face; il nous faut penser à l'objection qu'a soulevée l'honorable député de Red-Deer (M. Clark).

Si le département adopte les colis de onze livres et si nous ajoutons sept, huit ou dix ou même vingt colis, il pourrait nous dire que cela n'est nullement stipulé dans le marché intervenu avec le gouvernement; et il réclamerait peut-être un supplément de salaire et compensation. Nous avons acheté au delà de 100,000 boîtes pour la poste rurale. Si nous adoptons cette limite de livres, pour colis, avec la limite de 6 pieds pour coffres à dépêches, ceux-ci deviendront trop petits pour pareils colis. Si ce régime de poste rurale doit aboutir à doubler le volume des dépêches qui passent aujourd'hui par nos bureaux, il s'ensuivra

une révolution dans l'administration postale, surtout au sein des grandes villes, mais dans une certaine mesure dans les bureaux moins importants.

Je le répète, la question est hérissée de difficultés; et bien que je sois disposé à faire bénéficier le public de l'œuvre déjà réalisée au ministère et bien que, je l'avoue, il me répugnerait souverainement de voir le Canada, le seul entre tous les autres pays, demeurer à l'arrière-plan en pareille matière, alors que le système est en vogue dans presque tous les autres pays du monde, il ne faut pas, d'un autre côté, fermer les yeux sur certains faits importants. On parle à son aise du service des colis postaux établis en certains pays comme l'Angleterre, la France, l'Allemagne, la Belgique. La densité de la population de ces pays rend relativement facile la solution du problème du service des colis postaux. Mais pourquoi les Etats-Unis ne l'ont-ils adopté que cette année? Pour une raison fort importante. Nous avons bien la population, se disaient nos voisins, mais elle est disséminée sur une si vaste étendue de territoire qu'il nous faut prendre tout spécialement soin à ce transport de ces colis postaux. Aujourd'hui nos voisins croient avoir solutionné le problème. Mais on ne saurait affirmer que la solution de ce problème par les Etats-Unis ait réglé la question au Canada; car bien que nous possédions un vaste territoire comme les Etats-Unis, nous n'avons pas la pupulation qu'ils comptent actuellement, et ils peuvent à bon droit espérer que leur système de colis postaux, grâce à leur 90,000,000 ou 100,000,000 de population, sera bien plus rémunérateur pour eux que ne le sera notre propre service de colis postaux sur la même étendue de territoire, mais avec seulement 7,000,000 à 8,000,000 de population. A ce point de vue là seul, il y a lieu de mûrement réfléchir, de bien peser les choses, avant de faire un saut périlleux.

De partout j'entends surgir la clameur en faveur du service des colis postaux. C'est parfait; mais celui qui devant le pays est responsable de ce service des colis postaux est tenu de mûrement réfléchir, avant de prendre une initiative; et il doit faire en sorte que, cette réforme une fois réalisée, ceux qui ont demandé à grands cris l'établissement de ce service, ne soient pas en lieu de déverser le ridicule sur le ministre des Postes. Ces gens-là n'ont guère de responsabilité en pareille matière; seulement, si le système est inauguré et établi sur une base qui aboutisse à la ruine et au désastre, celui sur lequel retombera toute la responsabilité et qui deviendra l'objet de la risée publique, ce sera le ministre des Postes. J'entends donc procéder avec circonspection en pareille matière, bien que je compte me mettre à l'œuvre, au cours de cette session.

L'hon. M. PELLETIER.

Les journaux me disent à quoi bon vous attarder à observer ce qui se passe aux Etats-Unis? observez votre propre pays. Voici ma réponse: j'ai le droit d'observer, au point de vue commercial, le résultat financier des Etats-Unis, ce que l'application du système leur coûtera, les nouvelles installations que demandera le bureau de poste, la petite légion de trieurs et d'emballeurs que cela nécessitera et on ne m'empêchera pas de jeter le regard de l'autre côté de la frontière, afin de m'éclairer à cet égard. Un autre journal, fort important, m'a dit: "Quel bonheur que les Etats-Unis aient adopté le système des colis postaux! Depuis qu'on a adopté aux Etats-Unis le système des colis postaux, les prix de transport des compagnies de messageries ont baissé: quel bonheur!" Puis le même journal ajoute: "Pourquoi adopter le système des zones qu'affectionnent tant les compagnies de messageries? Ce journal oublie que le système des zones existe aux Etats-Unis. Le député de Rouville (M. Lemieux) qui s'y entend en pareille matière, puisqu'il a présidé cinq à six ans à ce service, comprend, j'en suis bien aise, qu'on ne saurait espérer qu'en inaugurant pareil système, il puisse y avoir un prix fixe pour le transport des colis postaux. Ce serait ruineux pour le département des Postes et je ne l'entends pas ainsi, du moins tant que je serai à ce poste.

Aussi, bien qu'en dernière analyse, le système soit excellent, il faut l'établir et le faire fonctionner sur un pied commercial et le public canadien ne doit pas s'attendre à ce que le département entre en concurrence avec les compagnies de messageries.

Ces prix de transport n'intéressent en rien le département des postes, à titre de ministère. Nous croyons que le service des colis postaux est regardé d'un bon oeil dans tous les pays du monde. Tous les pays civilisés l'ont adopté; mais en même temps, à notre avis, dans l'application de ce système, il faut viser, non pas à concurrencer les compagnies de messageries, mais bien le service public au pays, surtout toutes ces parties du pays que ne desservent point les compagnies de messageries, et tout cela à des prix qui soient de nature à donner au département une rénumération suffisante, c'est sur cette base que nous avons abordé la solution de la question, et il est possible, à notre avis, de tenter quelque chose. Quant à savoir quelle forme prendra cette initiative c'est ce que je ne saurais dire pour le moment. En réalité, il n'y a encore rien de décidé. Je l'avous, l'idée d'abandonner aux compagnies de messageries toute la partie lucrative de l'exploitation, et de nous charger de la partie peu rénumératrice, cette idée, dis-je, ne me sourit guère.

Quelque changement doit être fait. Nous avons attendu que la question soit mûre pour faire tous les changements en même temps et comme je l'ai dit, il y a un moment, je crois que l'expérience qui va s'acquérir aux Etats-Unis nous sera très utile. On y a établi un système complet d'inspection et de rapports. Nous saurons exactement, car on nous a promis de nous communiquer les chiffres, à la fin des deux premiers mois d'essai, combien cela leur coûte et combien cela pourra leur coûter à l'avenir. Ils ont établi le système d'une façon parfaite. Mais ils disent que c'est hors de question d'essayer un prix uniforme comme celui qui existe pour les lettres et je suis de leur avis sur ce point. Ils ont huit zones et ils ont préparé des cartes qui sont parfaitement disposées. Ils ont distribué ces cartes dans tous les nombreux bureaux de postes des Etats-Unis et je dois dire qu'ils ont préparé ces cartes avec une telle perfection qu'avec le système de longitude et de latitude mentionné par l'honorable député de Rouville, chaque bureau de poste, si petit soit-il, est le centre d'une zone. Ils ont autant de cartes et autant de zones qu'ils ont de bureaux de postes. Je pense que c'est hors de question quand il s'agit de ce pays. Nous ne pouvons pas espérer qu'un pauvre homme qui gagne $35 par an comme maître de poste. . .

M. DEVLIN: Pourquoi ne l'augmentez-vous pas?

M. PELLETIER: Mon honorable ami de Wright ressemble à l'homme dont je parlais il y a un instant. Je pense que les salaires des maîtres de poste devraient être augmentés mais vous ne devez pas oublier que si ce service de colis postaux entre en vigueur, le maître de poste constatera, parce qu'il est payé d'après un pourcentage sur les timbres qu'il vend, que le travail augmente et que le salaire augmentera aussi. Il se peut aussi que nous puissions trouver avec ce système quelques moyens de satisfaire les demandes des compagnies de chemins de fer. Les demandes de ces compagnies pour obtenir des augmentations de tarifs sont très fortes. Elles sont si fortes qu'elles absorberaient non seulement le surplus de la poste mais en plus deux millions de dollars. Bien que je sois prêt à traiter sur ce point les compagnies de chemins de fer avec équité, le pays a intérêt à apprendre que nous payons déjà aux différentes compagnies de chemins de fer une somme annuelle de $2,000,000 pour le transport de nos lettres. Si les compagnies de chemins de fer ont le droit d'être traitées avec justice, il ne faut pas oublier qu'elles ont toutes reçu beaucoup du pays pour la construction de leurs lignes. C'est un fait que nous pouvons bien prendre en considération quand nous traitons de cette question. Il se peut que nous puissions faire un marché complet avec les compagnies pour cette affaire et j'espère que les compagnies seront raisonnables et n'essayeront pas de prendre pour elles tous les bénéfices. Mais si elles consentent, comme elles le font généralement, à traiter, donnant, je crois que nous pourrons étudier ensemble la question et la régler au bénéfice du pays et sans sacrifier nos intérêts.

M. BELAND: Je n'ai pas parfaitement compris les déclarations que le ministre a faites au cours de son discours et peut-être pourra-t-il donner les renseignements.

La Chambre doit-elle comprendre que le département doit considérer avant tout et prendre comme principe directeur des avantages possibles entre certaines régions du pays qui sont desservies par les lignes de chemins de fer et d'autres régions que les chemins de fer ne desservent pas?

M. PELLETIER: Oh, non. J'ai voulu dire que notre programme de colis postaux tendrait à donner des avantages non seulement aux régions du pays desservies par les chemins de fer et par conséquent par les compagnies de messageries, mais aussi à celles que ne desservent pas les compagnies de messageries. Mais je n'ai pas voulu dire que nous irions seulement où ne vont pas les compagnies de messageries. Nous aurons à desservir les mêmes localités qu'elles et d'autres encore; c'est ce que j'ai voulu dire. Je pense que l'honorable député de Rouville a atteint le but qu'il visait et je voudrais lui conseiller de retirer la motion.

M. LEMIEUX: Je ne veux dire qu'un mot en réponse à mon honorable ami. Je dois dire que j'ai vu avec plaisir le bon esprit qu'il a témoigné durant toute cette discussion amicale sur une question qui est du plus grand intérêt pour le pays. Mon honorable ami de Lambton (M. Armstrong) estime que j'aurais dû jouer le rôle de réformateur quand j'étais directeur général des Postes, bien qu'il dise en même temps que le directeur général des Poste doit être très circonspect sur ce point et ne pas prendre la course comme on dit. La question est très importante, chacun comprend cela, mais à mesure que les années passent les objections disparaissent et si j'ai insisté pour l'adoption prochaine de ce programme c'est exactement pour le motif donné par le ministre des Postes, à savoir: que les Etats-Unis, après plusieurs années d'enquêtes et d'études, ont enfin adopté un système qui a été appliqué depuis le 1er janvier. Je dis franchement que je ne presse pas le ministre des Postes d'accepter exactement le même système, mais avec les rapports qui ont été publiés aux Etats-Unis sur cette enquête à laquelle on a consacré des années, il a tous les éléments nécessaires pour la création d'un système canadien.

Nous avons maintenu durant la dernière élection qu'il n'est guère possible de légiférer à l'encontre des conditions géographiques et nous en avons eu une preuve de plus dans le débat qui vient d'avoir lieu. Nous avons une convention postale avec les Etats-Unis et cette convention équivaut à une réciprocité absolue. Nous avons la réciprocité en matière postale et si mon honorable ami veut étudier attentivement les termes de cette convention, il constatera qu'il est tenu de transporter les colis qui lui sont expédiés par le département des postes des Etats-Unis tout comme les Etats-Unis sont obligés de transporter les colis qui lui sont expédiés par le département des Postes du Canada. Le peuple canadien sera choqué d'apprendre que nous devons transporter les colis américains aux taux réduits fixés par eux et que nous n'avons pas le privilège d'expédier nos propres colis aux Etats-Unis, aux mêmes conditions.

Cette question n'est pas simplement académique. Ce n'est pas par caprice que le public réclame un service de colis postaux. C'est une réforme économique qui a pris une très grande importance. J'ai dit un mot du professeur Mackenzie, le président de la commission nommée par la chambre de commerce de Toronto, pour faire une enquête sur les causes du coût élevé de l'existence. M. Mackenzie déclare que l'absence d'un système de colis postaux est une des causes de la chèreté de la vie. Ce n'est donc pas par caprice, mais pour des raisons très graves, que les consommateurs de ce pays demandent cette réforme. Elle est devenue une nécessité économique et que l'honorable ministre le veuille ou non, il lui faudra résoudre la question dans un sens ou dans un autre. Il me fait plaisir d'apprendre qu'il est disposé à l'étudier et à la solutionner. Dans ces circonstances, je n'ai aucune objection à retirer ma motion, surtout après avoir constaté que l'objet qu'elle avait en vue est accueilli avec faveur par les deux côtés de la Chambre.

(La motion est retirée.)

LA COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.

M. LEMIEUX demande:

Copie de toutes lettres, requêtes ou pièces quelconques, concernant la démission des commissaires du port de Montréal.

—Monsieur l'Orateur, si on en excepte les différents ministères, la commission du port de Montréal est probablement le plus important de nos corps publics. C'est un fait reconnu que cette commission est chargée de résoudre la question du transport au Canada. Le port de Montréal est devenu, par excellence, notre port national et il a autant d'importance pour les cultivateurs qui habitent au délà des grands lacs, que pour la population qui habite la région de Montréal. On conçoit l'importance de cette commission et il est indispensable que ceux qui la composent soient choisis parmi les meilleurs ingénieurs et les meilleurs administrateurs qu'il soit possible de trouver.

C'est en 1830 que la commission du port de Montréal a été créée. A cette époque le Gouvernement nomma trois commissaires. Plus tard, en 1853, le nombre des commissaires a été porté à cinq, en 1879, à neuf, et en 1894, à onze.

A cette dernière date, la commission comprenait quelques membres nommés par le ministre des Travaux publics parce que le ministère de la Marine et des Pêcheries avait été chargé du creusage du chenal lorsque M. Préfontaine fut nommé ministre de la Marine. La commission était nommée en partie par le Gouvernement, en partie par la chambre de commerce, la Shipping Co., le Board of Trade, et la ville de Montréal, je crois, avait un représentant, le maire.

Quand la commission était ainsi composée on constata, malgré la valeur individuelle des commissaires, qu'ils étaient victimes du "patronage" et de toutes les parties du pays s'élevaient des plaintes provoquées par les chicanes et les disputes dont la commission était sans cesse le théâtre.

C'est en 1907, si je ne me trompe, que le Gouvernement décida d'abolir cette commission trop nombreuse, au risque de se faire des ennemis. C'est à mon prédécesseur au ministère de la Marine—l'honorable M. Brodeur—que revient le mérite de cette réforme. Le Gouvernement confia la direction du port à trois commissaires nommés par lui directement, et qui étaient absolument indépendants des groupes qui étaient autrefois représentés dans la commission et dont les intérêts étaient en conflits. Mais le grand fléau de la commission avait été le "patronage." M. Brodeur entreprit de le faire disparaître après avoir constaté qu'il était la principale cause du retard des travaux et le plus grand empêchement à la bonne administration du port. Après des mois de recherches, il nomma trois commissaires qui étaient probablement les meilleurs et les plus qualifiés qu'il fût possible de trouver. Il se mit en rapport avec le Board of Trade, la Shipping Federation, le conseil municipal de Montréal, les grandes institutions commerciales et industrielles, et tout le monde s'accorde à dire que l'on ne pouvait désirer de meilleurs commissaires que M. George Washington Stephens, M. Ballantyne et M. Geoffrion. Ces personnes ne recherchaient pas la position; c'est le Gouvernement qui est allé la leur offrir. Tout le monde sait que M. Stephens est un millionnaire, un homme de beaucoup de loisirs et qui a fait une étude spéciale de la question du transport; M. Ballantyne est un homme d'affaires qui a été très heureux dans ses entreprises et

a accumulé une grande fortune; quand à M. Geoffrion, il possédait, à un haut degré, toutes les qualités requises pour faire un excellent commissaire.

En leur qualité de commissaires du port de Montréal, ils n'avaient pas de hache à aiguiser; aussi la population toute entière de Montréal, sans distinction de parti, acclama-t-elle le choix arrêté par M. Brodeur.

Le premier acte de ces commissaires, en leur qualité officielle, fut de mettre fin au favoritisme politique en vigueur jusqu'alors. Il faudrait des volumes et des volumes pour raconter les réformes qu'ils ont opérées au cours des quelques années de leur administration. Le port de Montréal aujourd'hui n'est pas celui qu'on y trouvait il n'y a pas longtemps; c'est maintenant un grand port national qui fait la gloire du Canada grâce à l'administration si sage et si prudente de MM. Stephens, Ballantyne et Geoffrion. Mais les élections générales venaient à peine de se terminer que—j'ai le regret de le dire—l'organisation du parti conservateur à Montréal pénétrait dans le bureau des commissaires et commençait à les sermonner. Il voulait savoir si à l'avenir la distribution des faveurs ministérielles, dans le cas du port de Montréal, relèverait de l'organisation conservatrice formée à cette fin; sachant ce que je connais maintenant et ce que je n'ignorais pas alors, je m'étonne que MM. Stephens, Ballantyne et Geoffrion n'aient pas mis de force, si cela avait été nécessaire, à la porte de leur bureau celui qu'on avait chargé de ce message. Fait plus renversant encore, un homme pour qui j'ai le plus grand respect, mon honorable ami de la division Saint-Antoine (M. Ames) se rendit également auprès des commissaires du port pour leur représenter que les faveurs ministérielles, du moins dans le cas de moindre importance, seraient distribuées par le comité de "patronage" organisé par les conservateurs. Je regrette l'absence de l'honorable député de Saint-Antoine, car je tiens à lui dire que l'attitude qu'il a tenue en cette circonstance me surprend de sa part, si je tiens compte surtout des questions qui intéressent le conseil de ville de Montréal, car l'honorable député et moi-même avons combattu les mêmes combats et j'ai toujours cru qu'il réclamait une administration intelligente et ayant en vue le progrès, lorsqu'il s'agissait d'affaires publiques. On m'informe qu'il s'est rendu, à la requête de ce comite dont j'ai parlé, auprès des commissaires pour leur demander de se désister de la distribution des emplois de moindre importance dans le port de Montréal.

M. HAZEN: Qui a dit cela à l'honorable député?

M. LEMIEUX: Les commissaires du port eux-mêmes. Je dois dire que je n'adresse aucun reproche à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries; au contraire les anciens commissaires du port de Montréal m'ont fait de grands éloges de sa conduite. Mais je tiens à bien établir que si ces trois commissaires ont abandonné leurs fonctions, c'est parce que le comité organisé à Montréal en vue de la distribution du pico-tin ministériel leur avait rendu la vie impossible. Le premier acte de ce comité fut de nommer, sans en avoir parlé aux commissaires, M. Massé, le candidat battu dans la division Sainte-Marie; puis l'on vit des employés qui s'étaient tenus jusqu'alors à l'écart des luttes politiques, donner aux journaux des entrevues où ils attaquaient les chefs de la commission du port. On leur rendit la vie si misérable que ces commissaires décidèrent de résigner leurs fonctions. Je répète que le ministre de la Marine et des Pêcheries s'est montré tout à fait gentilhomme et courtois à l'égard des commissaires en question; je n'ignore pas que si on l'eût laissé à lui-même, MM. Ballantyne et Geoffrion seraient encore aujourd'hui commissaires du port de Montréal. Mais tous les chercheurs d'emplois l'ont circonvenu; il en fut de même des politiciens de faubourgs; l'honorable ministre fut la victime de tous ceux qui croient qu'il y a de l'argent à faire et des intrigues au fond des travaux qui s'exécutent au port de Montréal. Avec toutes ces attaques sourdes et toutes ces menées dirigées contre eux, les commissaires préférèrent abandonner leur fonction. Je dis que leur disparition est une perte réelle, non seulement pour Montréal, mais encore pour le pays en général, parce qu'on ne saurait trouver trois hommes possédant autant d'aptitude et autant de connaissance pour administrer avec autant d'intelligence les affaires du port national du Canada. On ne leur a pas même épargné l'humiliation d'être les victimes d'une enquête conduite par des hommes aussi pieux que le sont MM. Morine et Ducharme qu'on a eux-mêmes forcés de démissionner, et pour cause, depuis la dernière session. Les trois commissaires du port de Montréal, des hommes d'une réputation hautement enviable, des personnes sincèrement respectées par les hommes d'affaires de ce pays, sont devenus l'objet d'une enquête conduite par MM. Morine et Ducharme!

Ce dernier a consacré des semaines à l'examen des livres de la commission, à seule fin de découvrir—ce qu'on avait en vue certainement—quelque scandale dans l'administration des anciens commissaires. Il fallait trouver un scandale, coûte que coûte; et voici que les représentants de Rimouski (M. Boulay) et de Gaspé (M. Gauthier) viennent des confins les plus reculés de la province de Québec, en délégation dans le bureau du ministre, pour parler au nom du "patronage" ministériel de la province de Québec, et pour réclamer à

grands cris la tête de ces trois commissaires. Je dis que cela est scandaleux. Ce fut un scandale d'abord de charger MM. Morine et Ducharme de faire une enquête sur l'administration d'hommes reconnus par leur caractère, leurs connaissances et leur droiture éclairées.

Quelques VOIX: Question.

M. BELAND: Ceux chargés de faire cette enquête auraient dû pêcher dans les eaux qu'ils fréquentent.

M. LEMIEUX: Mais le résultat fut de nature à satisfaire complètement les commissaires du port de Montréal. MM. Morine et Ducharme qui ont dû abandonner leurs fonctions depuis, parce que leur dossier n'était pas sans tache, ont été obligés d'avouer qu'ils n'avaient rien découvert contre la commission du port; qu'après avoir scruté les écritures, ils avaient constaté que tout était en ordre.

Les commissaires avaient pour règle, ont-ils dit, de demander des soumissions et d'adjuger l'entreprise au plus bas soumissionnaire chaque fois qu'il s'agissait de faire quelque achat considérable de matériaux ou de fournitures. C'était là le grand point. Certains députés de la province de Québec, pensant que les entreprises n'étaient pas adjugées aux plus bas soumissionnaires, avaient grand espoir de voir nombre de leurs amis faire fortune. Voilà qui explique comment il se fait que les représentants de Rimouski, de Dorchester et de Gaspé ont témoigné au port de Montréal un intérêt assez profond pour accompagner une députation qui vint demander au ministre de la Marine et des Pêcheries la destitution de MM. Stephens, Geoffrion et Ballantyne, les trois commissaires qui avaient géré les affaires de ce port.

Des VOIX: A l'ordre!

M. BELAND: Des hommes marquants.

M. LEMIEUX: Ces députés furent les porte-parole de ceux qui voulaient l'institution de l'enquête. Celle-ci a eu lieu, et les deux honnêtes personnages que sont MM. Morine et Ducharme ont constaté que tout était parfait.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. SEVIGNY: Je tiens à dire que les affaires du port de Montréal ne me regardent pas du tout et que le député de Rouville, qui se permet, comme il l'a fait à Montréal l'autre jour, de citer certaines paroles qu'il attribue à l'évêque de Sherbrooke, n'a absolument aucune raison de venir dire ici. . .

Des VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: Je doute que l'honorable député s'explique sur un point d'ordre.

M. LEMIEUX

M. SEVIGNY: Le représentant de Rouville m'ayant désigné comme étant intéressé en cette affaire, je tiens à déclarer qu'il n'en est rien.

M. LEMIEUX: Quand mon honorable ami aura repris son sang-froid, il se gardera de mentionner des noms d'évêque en même temps que ceux de MM. Ducharme et Morine.

M. BENNETT (Simcoe): L'honorable député me permettrait-il de faire une question?

M. LEMIEUX: Non, je ne saurais le permettre, car mon honorable ami ne connaît pas l'évêque dont il s'agit. Au reste, comme je sais quelle sorte de question il veut me faire, je préfère qu'il s'en abstienne.

M. BENNETT: Je voulais parler de certain extincteur d'incendie. Cela vous dira peut-être quelque chose.

M. LEMIEUX: Je ne sais ce que l'honorable député veut dire, mais si c'est d'un extincteur qu'il veut parler, je le prierai de se rappeler certaine prestation de serment devant un tribunal de la province d'Ontario. S'il s'en souvient, qu'il fasse sa question.

M. BENNETT: Je la ferai une autre fois.

M. LEMIEUX: Je disais, il y a un instant, que ce n'est pas au ministre de la Marine et des Pêcheries qu'il faut attribuer la démission des trois commissaires du port de Montréal, mais plutôt à ce que les meneurs de quartier et les quémandeurs des faveurs ministérielles leur ont forcé la main. Cette démission, je regrette d'avoir à le dire, est une perte non seulement pour la ville de Montréal, mais aussi pour le pays tout entier. Ce m'est cependant un plaisir d'affirmer que les ex-commissaires gardent le respect, l'estime et la confiance des Montréalais, ainsi que de tous les citoyens éclairés de ce pays.

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Comme la Chambre doit lever sa séance à six heures, j'ai l'intention de proposer le renvoi à une prochaine séance de la suite de la discussion. Avant de le faire, cependant, je tiens à faire observer en quelques mots qu'il m'est impossible de croire que ce soit à l'instigation de ceux qui ont récemment donné leur démission de commissaires du port de Montréal que mon honorable ami (M. Lemieux) a pris cet après-midi une attitude aussi étrange. Deux de ces personnes m'ont mainte et mainte fois donné l'assurance, tant de vive voix que par écrit, qu'ils n'avaient d'autre raison de démissionner que la conviction que l'importance de leurs affaires particulières ne leur permettait pas de consacrer aux devoirs de leur charge

tout le temps que, à leur avis, ils réclamaient. Tels sont les faits.

En outre, les trois commissaires m'ont, je ne sais combien de fois, donné l'assurance par écrit aussi bien que de vive voix, qu'ils appréciaient à sa valeur le concours que le Gouvernement et le ministère dont je suis le chef leur ont prêté depuis le changement de régime survenu le 21 septembre 1911. Cela étant, je ne puis concevoir que ce soit à l'instigation de ces commissaires que le représentant de Rouville prend aussi singulièrement le Gouvernement à partie à propos de leur démission.

Bien qu'il ait eu des paroles élogieuses pour la manière dont les commissaires se sont acquittés de leurs fonctions, paroles que je ne suis pas disposé à lui reprocher, il a néanmoins cherché à faire entendre clairement que les commissaires ont essuyé un affront parce que leurs actes ont fait l'objet d'une enquête de la part de la commission du service public; cependant ce propos ne signifiera rien lorsque j'aurai dit que c'est à la demande des commissaires eux-mêmes que la commission du service public a été priée de faire une enquête sur les affaires de la commission du port. De plus, bien que ces hommes se soient bien acquittés de leurs fonctions de commissaires du port de Montréal, il me plaît infiniment de constater qu'après avoir pris l'avis des commerçants de Montréal et de représentants des Board of Trade, nous avons choisi pour les remplacer trois personnes dont la classe commerciale de Montréal parle élogieusement, des hommes qui soutiennent avantageusement la comparaison avec leurs prédécesseurs et que tous les journaux de Montréal, anglais ou français, ont vantés. C'est une garantie que les travaux du port de Montréal seront exécutés à l'avenir comme ils doivent l'être, comme une grande entreprise publique, non au point de vue de l'intérêt des partis, mais au point de vue du bien général et de l'intérêt de la Confédération canadienne.

(A la demande de M. Hazen, la suite du débat est renvoyée à une autre séance.)

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre adopte sans discussion plusieurs motions tendant au dépôt des documents suivants:

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Duncan Gillies, surintendant des pêcheries à Baddeck, division de Cap-Breton-nord et Victoria, des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin, en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées.—M. McKenzie.

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de John G. Morrison, inspecteur de pêcheries à Englishtown, division de Cap-Breton-nord et Victoria, des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées.—M. McKenzie.

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Joseph Day, officier de douane au Petit-Bras-d'Or, division de Cap-Breton-nord et Victoria, des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées.—M. McKenzie.

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Robert Musgrave, maître de poste à North-Sydney, division de Cap-Breton-nord et Victoria, des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées.—M. McKenzie.

Copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Horace Rindress, médecin de la quarantaine à North-Sydney, division de Cap-Breton-nord et Victoria, des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées.—M. McKenzie.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Archibald McKenzie, cantonnier sur l'Intercolonial, à Grand-Narrows, dans la division de Cap-Breton-nord et Victoria.—M. McKenzie.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autre documents concernant la destitution de Neil McNeil, gardien de pont, Intercolonial, à Grand-Narrows, dans la division de Cap-Breton-nord et Victoria.—M. McKenzie.

Copie de toutes accusations, correspondances, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de John Fraser, gardien de pont, Intercolonial, à Grand-Narrows, dans la division de Cap-Breton-nord et Victoria.—M. McKenzie.

Copie tous les documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution du Dr J. D. R. Williams, percepteur des droits de canaux à Cardinal, Ont., et à la nomination de son remplaçant.—M. McMillan.

Copie tous les documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de W. A. Scott, éclusier, à Cardinal (Ont.), et à la nomination de son remplaçant.—M. McMillan.

Copie tous les documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Neil Cummings, éclusier, à Cardinal, Ont., et à la nomination de son remplaçant.—M. McMillan.

Copie tous les documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de W. H. Saver, percepteur de douanes, à Cardinal, Ont., et à la nomination de son remplaçant.—M. McMillan.

Copie tous les documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommanda-

tions se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Adam Henderson, gardien de pont à Cardinal, Ont., et à la nomination de son succeseur. M. McMillan.

Etat donnant la liste complète des employés, sur le cannal Soulanges, qui ont été remerciés de leurs services depuis le 21 septembre 1911; par qui chacun de ces employés a été remplacé, et pour quelle cause ils ont été renvoyés.—M. Boyer.

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de John W. Bohan, douanier à Bath, comté de Carleton, N.-B.—M. Carvell.

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de John Y. Fleming, officier de douane à Debec, comté de Carleton (N.-B.).—M. Carvell.

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Matthias Meagher, douanier à Debec, comté de Carleton (N.-B.).—M. Carvell.

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Geo. F. Briggs, officier de douane à McAdam-Junction, comté de York (N.-B.).—M. Carvell.

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Mary A. Bohan, maîtrese de poste à Bath, comté de Carleton (N.-B.).—M. Carvell.

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Denis McGaffigan, maître de poste à Florenceville, comté de Carleton (N.-B.).—M. Carvell.

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Arthur Armstrong, maître de poste à Greenfield, comté de Carleton (N.-B.).—M. Carvell.

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Edward Lafferty, maître de poste à Benton, comté de Carleton (N.-B.).—M. Carvell.

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Oliver Hemphill, agent d'immigration à Debec, comté de Carleton (N.-B.).—M. Carvell.

Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, preuve et autres documents concernant la destitution de Newton S. Dow, agent d'immigration à McAdam-Junction, comté de York (N.-B.).—M. Carvell.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du capitaine Rodrick McDonald, préposé aux arrivages à Big-Brasd'Or, division électorale de Cap-Breton-nord et Victoria (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet, et état détaillé des dépenses de cette enquête.—M. McKenzie.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de George Hines, gardien de phare à Ingonish-sud, division électorale de Cap-Breton-nord et Victoria (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet, et état détaillé des dépenses de cette enquête.—M. McKenzie.

L'hon. J. D. HAZEN.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de James Maloney, officier de douane à Dingwall, division électorale de Cap-Breton-nord et Victoria (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet, et état détaillé des dépenses de cette enquête.—M. McKenzie.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Thomas Chalmer McLean, maître de poste à Ivera, Middle-River, division électorale de Cap-Breton-nord et Victoria (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet, et état détaillé des dépenses de cette enquête.—M. McKenzie.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Daniel Dunlop, maître de poste à New-Campbellton, division électorale de Cap-Breton-nord et Victoria (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet, et état détaillé des dépenses de cette enquête.—M. McKenzie.

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Donald McAulay, gardien de phare à Plastie, Baddeck-Bay, division électorale de Cap-Breton-nord et Victoria (N.-E.), de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet, et état détaillé des dépenses de cette enquête.—M. McKenzie.

Copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., concernant la destitution de J. V. Smith, sous-percepteur de douane à Wood's-Harbour, comté de Shelburne (N.-E.).—M. Law.

Copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., concernant la destitution de James Amereault, gardien de phare à New-Edimburgh, comté de Digby (N.-E.).—M. Maclean (Halifax).

Copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de J. A. McKenzie, maître de poste à Ashfield, comté d'Inverness (N.-E.).—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous papiers, lettres, documents, télégrammes, rapports et opinions au sujet de la réclamation de William Iceton, de Purcell's-Cove, qui demande que le département de la Marine et des Pêcheries ou quelque autre département lui rende un bateau.—M. Macdonald.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quoi que ce soit à la réclamation des municipalités de Pictou, d'Antigonish, de Guysborough et de St. Mary's, réclamant paiement ou remboursement des sommes payées par ces municipalités pour le droit de voie de cette partie de l'Intercolonial traversant les comtés de Pictou, d'Antigonish et de Guysborough.—M. Chisholm (Antigonish).

Copie de tous documents, correspondance, ettres, télégrammes, accusations, requêtes, etc., se rapportant à la destitution de Sébastien Savoie, surintendant de l'établissement de l'élevage du homard à Shippigan, comté de Gloucester (N.-B.), et à la nomination de son successeur.—M. Turgeon.

Copie de tous documents, correspondance, lettres, télégrammes, requêtes, etc., se

rapportant aux destitutions de Henri Friolet, gardien du quai à Caraquet, et de Richard Southwood, gardien de quai et préposé au service des signaux de tempête, à Bathurst, comté de Gloucester (N.-B.), et à la nomination de leurs remplaçants.—M. Turgeon.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance, et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de D. Perrin, employé du chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. Lemieux.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance, et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de J. Lane, employé au chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. MacNutt.

Copie de toutes letres, documents, télégramhes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quelque manière à la destitution de J. A. Mundle, employé du chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. Maclean (Halifax).

Copie de toutes lettres, documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quelque manière à la destitution de J. Offspring, employé du chantier de marine à Prescott (Ont.).—M. Warnock.

Copie de toutes lettres, documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quelque manière à la destitution de J. Hayes, employé du chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. Turriff.

Copie de toutes lettres, documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quelque manière à la destitution de J. McInnis, employé du chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. McCoig.

Copie de toutes lettres, documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quelque manière à la destitution de G. Scott, employé du chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. Nesbitt.

Copie de toutes lettres, documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quelque manière à la destitution de Edward F. Moran, éclusier à Cardinal (Ont.).—M. Oliver.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance, et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Thomas McLatchie, éclusier, à Cardinal (Ont.).—M. Graham.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance, et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Robert Robertson, éclusier, à Cardinal (Ont.).—M. Lemieux.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Elgin McLaughlin, éclusier, à Cardinal (Ont.).—M. Emmerson.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance, et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de William L. Gladstone, éclusier, à Cardinal (Ont.).—M. Pugsley.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance, et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Byron Van Camp, éclusier, à Cardinal (Ont.).—M. Murphy.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance, et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Andrew Melville, éclusier, à Cardinal (Ont.).—M. Proulx.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance, et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de N. Broderick, éclusier, à Cardinal (Ont.).—M. McMillan.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance, et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Samuel English, gardien du pont du canal, à Cardinal (Ont.).—M. Carvell.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance, et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de George Short, gardien du pont du canal, à Cardinal (Ont.).—M. Guthrie.

Etat donnant la liste des gardiens de phare remerciés par l'administration actuelle dans le comté des Deux-Montagnes, les noms de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toutes correspondances et rapports s'y rapportant et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées, ainsi que les noms de leurs successeurs.—M. Ethier.

Etat donnant la liste des courriers de malle, dont les contrats ont été annulés ou renouvelés par l'administration actuelle dans le comté des Deux-Montagnes, les noms de telles personnes, les raisons de l'annulation ou du renouvellement des contrats de malle; les prix antérieurs et les prix actuels desdits contrats, ainsi que copie de toute correspondance se rapportant auxdits courriers de malle.—M. Ethier.

Etat donnant la liste des maîtres de poste remerciés par l'administration actuelle dans la division des Deux-Montagnes, les noms de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toutes correspondances et requêtes s'y rapportant et rapports d'enquête, dans le cas où de telles enquêtes ont été faites ainsi que les noms de leurs succeseurs.—M. Ethier.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance, et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de George Walsh, agent d'immigration à Prescott (Ont.)—M. Oliver.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de L. Place, employé au chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. Pacaud.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de J. Shaver, employé au chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. Law.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de J. Roche, employé au chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. Sinclair.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de J. Walsh, employé au chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. Chisholm (Inverness).

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitutiton de J. McDermott, employé au chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. Devlin.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de J. Slattery, employé au chantier maritime à Prescott (Ont.) —M. Béland.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de D. Boviard, employé au chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. Kyte.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de E. Scott, employé au chantier maritime à Prescott (Ont.)—M. Demers.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de W. Jarvis, employé au chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. Gauvreau.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de H. Birks, employé au chantier maritime à Prescott (Ont.)—M. Charlton.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de C. Kavanagh, employé au chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. Carvell.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de B. Hughes, agent d'immigration à Prescott (Ont.).—M. Graham.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de L. Lalonde, employé au chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. Bureau.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de D. Dishaw, employé au chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. Turriff.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de Thomas Colligan, employé au chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. Ross.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de W. Gents, employé au chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. Wilson (Laval).

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de R. Lunay, employé au chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. Carroll.

L'hon. J. D. HAZEN.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de C. Wright, employé au chantier maritime à Prescott (Ont.).—M. Clarke.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de M. Barry, du département de la Marine à Prescott (Ont.).—M. McKenzie.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de W. Granton, du département de la Marine à Prescott (Ont.).—M. Thompson.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de S. Delaney, du département de la Marine à Prescott (Ont.).—M. Buchanan.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de P. Bélanger, du département de la Marine à Prescott (Ont.).—M. Proulx.

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de H. B. Easton, agent d'immigration à Prescott (Ont.).—M. Murphy.

Copie de tous documents, correspondances, requêtes et télégrammes, concernant la destitution de M. Sauriol, maître de poste, de Saint-Janvier, comté de Terrebonne, et la nomination de son succeseur.—M. Ethier.

Copie de toute correspondance et autres papiers relatifs à une garantie projetée des obligations du chemin de fer de Québec au Saguenay.—M. Lemieux.

Copie de toutes les minutes du Conseil du Trésor, de tous les décrets du Conseil et de tous les autres documents se rapportant en quoi que ce soit à l'émission par le ministre des Finances de la licence en faveur de La Banque Internationale du Canada.—M. Lemieux.

(A six heures, la séance est levée.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 16 janvier 1913.

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

DEPOTS DE RAPPORTS ET DOCUMENTS

Par l'hon. M. COCHRANE:

Etat statistique des chemins de fer au Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1912.

Par l'hon. M. WHITE:

Rapport de l'auditeur général pour l'exercice terminé le 31 mars 1912 (vol. I).

1re LECTURE

Du bill (n° 66) concernant la Canada Permanent Mortgage Corporation, présenté par sir Edmund Osler.

Du bill (n° 67) tendant à accorder l'autorisation législative à la Canada Public Trustee Company, présenté par sir Edmund Osler.

Du bill (n° 68) ayant pour objet l'autorisation de la compagnie de chemin de fer Dominion North-Western, présenté par M. Bennett (Simcoe).

Du bill (n° 69) concernant la compagnie d'irrigation et d'énergie d'Ebro, à responsabilité limitée, présenté par M. Ross.

Du bill (n° 70) concernant la compagnie de chemin de fer Huron et Ontario, et tendant à substituer à ce vocable celui de "compagnie de chemin de fer Toronto and Northwestern."

Du bill (n° 71) touchant un brevet de la Gold Medal Furniture and Manufacturing company (à responsabilité limitée), présenté par M. Macdonell.

Du bill (n° 72), tendant à autoriser la Banque Immobilière, présenté par M. Baker.

Du bill (n° 73), tendant à autoriser la People's Trustee and Security Company, présenté par M. Fripp.

Du bill (n° 74) concernant la York County Loan and Savings Company, présenté par M. Macdonell.

DEPOT D'UN BILL RELATIF A L'ABOLITION DES TITRES HONORIFIQUES.

M. J. H. BURNHAM (Peterboro-ouest) demande à déposer un projet de loi (n° 75) tendant à l'abolition des titres honorifiques.

Des VOIX: Expliquez-vous.

M. BURNHAM: Monsieur l'Orateur, la question n'est peut-être pas aussi facile à élucider qu'on le croit. Disons d'abord que le ressort et le pouvoir de ce bill sont compris dans l'article 12 de la loi constitutionnelle, ainsi conçu:

Sous les pouvoirs, attributions et fonctions qui—par aucun acte du parlement de la Grande-Bretagne ou du parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ou de la législature du Haut-Canada, du Bas-Canada, de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick, lors de l'union—sont conférés aux gouverneurs et lieutenants-gouverneurs respectifs de ces provinces ou peuvent être par eux exercés, de l'avis ou de l'avis et du consentement des conseils exécutifs de ces provinces, ou avec la coopération de ces conseils, ou d'aucun nombre de membres de ces conseils, ou par ces gouverneurs ou lieutenants-gouverneurs individuellement, seront—en tant qu'ils continueront d'exister et qu'ils pourront être exercés après l'union, relativement au gouvernement du Canada—conférés au Gouverneur général et pourront être exercés, de l'avis ou de l'avis et du consentement ou avec la coopération du Conseil privé de la Reine pour le Canada ou d'aucun de ses membres ou par le Gouverneur général individuellement, selon le cas; mais ils pourront néanmoins (sauf ceux existant en vertu d'actes de la Grande-Bretagne et d'Irlande) être révoqués ou modifiés par le parlement du Canada.

Bref, si je comprends bien l'esprit de la démocratie canadienne et les conditions du pays, nos populations ne désirent pas que leurs représentants acceptent ou créent d'insignes ou de distinctions de classes. Il arrive quelquefois que longtemps après être sortis de la vie politique, certains hommes reçoivent des honneurs qui leur sont conférés sur la foi de leur bonne réputation, bien que, depuis longtemps, ils soient devenus, au langage des Livres saints, des sépulcres blanchis. Ce qui m'autorise à me servir de cette expression, c'est qu'ils sont puisés à une source sacrée. Cela va sans dire, cette situation ne sourit pas à notre peuple. L'esprit démocratique canadien veut que tout le monde soit sur un pied d'égalité, au pays, en matière de distinctions sociales. C'est là une proposition à laquelle souscrit le public. Le bill que je présente ne vise rien en dehors du pays ou en dehors du ressort et des pouvoirs du peuple canadien et de ses représentants. L'étendue du bill peut sembler limitée, mais du moins il affirme un prand principe: celui de l'égalité démocratique au pays.

(On adopte la motion et le bill est lu pour la 1re fois.)

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par une étoile.)

DRAGAGE DE LA RIVIERE MIRAMICHI.

*M. PUGSLEY demande:

1. Relativement aux questions et réponses figurant page 606 du hansard au sujet du dragage de la rivière Miramichi, (N.-B.), combien restait-il de dragage à faire aux termes du contrat, lorsque l'entrepreneur a abandonné le contrat le 7 mai 1912, tel qu'énoncé à la question?

2. Quelle somme additionnelle paiera-t-on à l'entrepreneur nouveau pour ce dragage en sus de ce qui aurait été payé si le contrat préalable n'avait pas été abandonné?

3. Quel était le chiffre du cautionnement du premier entrepreneur qui a été confisqué?

4. Le département des Travaux publics ou le ministre des Travaux publics ou quelque autre membre du Gouvernement savait-il que les personnes qui possèdent et contrôlent la charte et l'outillage de dragage de la Northern Dredging and Construction Company, avaient auparavant acheté l'outillage du précédent entrepreneur et qu'elles ont abandonné le premier contrat à onze centins par verge cube afin d'obtenir l'entreprise à un prix plus élevé, comme de fait elles l'ont obtenu à

un prix de près du double de celui antérieurement payé?

5. Le Ministre fera-t-il enquête sur cette affaire et communiquera-t-il à cette Chambre aussitôt que possible le résultat de cette enquête?

M. ROGERS:

1 et 2. Aux termes du marché administratif passé avec l'Eastern Dredging Company, il n'est pas spécifié de quantité précise de déblais à faire, à 11 centins le yard cube.

3. $5,500 et $336.02 d'intérêt.

4. Le département savait que l'outillage de l'Eastern Dredging Company avait été acheté par MM. Tennant et O'Leary, qui le vendirent et le transférèrent à la Northern Dredging and Construction Company.

5. Le ministère ne sache pas qu'il y ait lieu de faire une enquête. La Northern Dredging Company renonça à son entreprise et le département confisqua le chèque de cautionnement. On demanda de nouvelles soumissions, la seule offre reçue étant celle de la compagnie de dragage et de construction dite Northern, à 25 cents le yard cube. Le département refusa de passer le marché à ce prix et en définitive l'entreprise fut adjugée à 20 cents le yard cube.

L'INSPECTEUR DE PAVAGE D'AMHERST.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. Qui a été l'inspecteur des travaux de pavage exécutés par le Gouvernement pendant la dernière partie de 1911 et la première partie de 1912, dans la rue de la Station, à Amherst (N.-E.)?

2. Quel est son occupation ordinaire?

M. COCHRANE: Pour la dernière partie de 1911, l'entrepreneur a été J. N. Fage; pour la première partie de 1912, Adolphe Landry.

INSPECTEUR DU DRAGAGE A FORT-LAWRENCE.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. Qui était l'inspecteur du dragage à Fort-Lawrence, comté de Cumberland (N.-E.), en 1912?

2. Quel salaire recevait-il?

3. Quelles sont ces occupations habituelles?

M. ROGERS:

1. Adolphe F. Landry.

2. $80 par mois.

3. Agent d'une école de correspondance et étudiant en droit.

LE JOURNAL "COAST GUARD".

*M. KYTE demande:

1. A-t-on payé quelque argent au "Coast Guard", journal publié à Clark's-Harbour (N.-E.), depuis le 1er octobre 1911, pour annonces ou abonnement?

2. Dans l'affirmative, quelle somme, la date du paiement et en faveur de qui le chèque a-t-il été fait?

M. PUGSLEY.

M. CODERRE: Le département de la Marine et des Pêcheries, oui; le département des Travaux publics, oui, pour annonces; le département des Chemins de fer et des Canaux, oui, pour annonces relatives à l'Intercolonial; le département du secrétaire d'Etat, abonnement; le département du Service naval, oui, pour annonces.

2. Le département de la Marine et des Pêcheries, $13 le 7 mars 1912, 80 cents le 18 mars 1912, $13.80, payable au "Coast Guard". Le département des Travaux publis, $8.70, le 23 mai 1912, $16.85, le 15 juillet 1912; en outre $20, le 10 octobre 1912, $45.55; payé au propriétaire du "Coast Guard". Clark's-Harbour.

Le département des Chemins de fer et Canaux, $7.50, le 11 décembre 1912, payable à la compagnie de publication du "Coast Guard"; $7.80, le 14 décembre 1911, $12.25, le 11 avril 1912; $8.75, le 9 mai 1912; $3.75, le 9 mai 1912; $2.50, le 5 septembre 1912; $43.55, payable au "Coast Guard".

Le département du secrétaire d'Etat, abonnement de $1.00 payé par le comptable des dépenses casuelles au département des Finances.

Ce département ne sait pas au nom de qui le chèque émis pour l'abonnement était payable.

Département du Service naval, $17.20, le chèque était payable à l'ordre du "Coast Guard," en date du 29 juillet 1912.

EDIFICE PUBLIC DE TROIS-RIVIERES.

M. BUREAU demande:

1. Combien de soumissions ont été reçues pour la construction de l'édifice public à Trois-Rivières?

2. Quels sont les noms des soumissionnaires, et quel est le chiffre de chaque soumission?

M. ROGERS: Comme le marché n'a pas encore été passé, il n'est pas convenable de rendre public un renseignement de cette nature.

LA DRAGUE "CAPE-BRETON."

M. McKENZIE demande:

1. A quels endroits la drague "Cape-Breton" a-t-elle été en opération pendant les saisons 1910 et 1911, respectivement?

2. Qui était capitaine de la drague pendant cette période?

3. Quelle quantité de matières a été enlevée par ladite drague au cours de chaque saison, et quelle quantité dans les diverses localités où elle a été en service?

4. Combien de temps a duré le dragage dans chaque localité?

5. Quel a été le coût, par verge, de l'enlèvement desdites matières draguées aux différents endroits où ladite drague a été en opération pendant lesdites deux saisons?

6. Quels sont les noms des propriétaires des remorqueurs et les noms de ces derniers qui étaient au service de cette drague pendant les deux saisons mentionnées?

7. Quels remorqueurs ont toué ladite drague d'une place à l'autre pendant les deux

saisons mentionnées, et quel a été, par mille, le coût de ce remorquage, chaque saison?

8. Quelle est la date de construction, le nom, les dimensions et la force motrice de chaque remorqueur qui était au service de la "Cape-Breton", pendant les saisons ci-dessus et pendant l'année 1912 jusqu'à date?

9. Quel a été le coût total, par mois, pendant les saisons de 1910 et 1911, du service des remorqueurs attachés à ladite drague?

10. A quels endroits la drague "Cape-Breton" a-t-elle été en opération pendant la saison de 1912 jusqu'à date?

11. Quel était le capitaine de la drague pendant la saison de 1912 jusqu'à date?

12. Quelle quantité de matières a été enlevée par ladite drague pendant la saison courante de 1912 jusqu'à date, et quelle quantité a été enlevés aux différents endroits de ces opérations?

13. Combien de temps a-t-elle été en opération à chaque endroit?

14. Quel a été, par verge, le coût de l'enlèvement des matières aux divers endroits où ladite drague a été en opération pendant la saison courante de 1912?

15. Quels sont les noms des propriétaires et les noms des remorqueurs qui étaient au service de ladite drague pendant la saison de 1912 jusqu'à date?

16. Quels remorqueurs ont toué ladite drague d'une place à l'autre pendant la saison ci-dessus mentionnée, et quel a été le coût de ce remorquage par mois?

17. Quel a été le coût total, par mois, pendant la saison de 1912, du service des remorqueurs attachés à la drague "Cape-Breton"?

18. La drague "Cape-Breton" a-t-elle fini les travaux qui devaient être faits par le département des Travaux publics au Petit-Bras-d'Or, comté du Cap-Breton?

19. Quelle était la profondeur du chenal à marée basse à Petit-Bras-d'Or, avant le commencement de ces travaux?

20. Quelle en est la profondeur actuelle à marée basse aux endroits où les travaux de dragage sont terminés?

21. Quelles seront la profondeur et la largeur uniformes du chenal à marée basse lorsque les travaux seront terminés?

22. Si lesdits travaux ne sont pas encore terminés, quelle somme de travaux restera à faire et quand les travaux seront-ils terminés?

M. ROGERS:

1, 3, 4, 10, 12 et 13. Saison de 1910.

Port-Hood, du 2 mai au 30 juin, 19,324 verges cubes; Petit Bras-d'Or, du 1er juillet au 12 novembre, 67,600 verges cubes; total 86,925 verges cubes.

Saison de 1911:

McKinnon's-Harbour, du 26 mai au 5 juin, 11,050 verges cubes; Ste-Anne, du 19 juin au 15 juillet, 17,500 verges cubes; quai de South Gut, Ste-Anne, 17 juillet, 1,260 verges cubes; quai d'Englishtown, Ste-Anne, du 18 au 19 juillet, 1,260 verges cubes; quai de North River à Ste-Anne, du 20 au 21 juillet, 1,800 verges cubes; à la barre de Ste-Anne, 22 juillet, 720 verges cubes; Petit Bras-d'Or, du 28 juillet au 11 septembre, 36,400 verges cubes; Ste-Anne, du 28 septembre au 27 novembre, 15,575 verges cubes; North-Sydney, du 7 décembre au 24 janvier, 7,350 verges cubes; total, 92,915 verges cubes.

Saison 1912:

North-Sydney, du 2 au 15 mai, 400 verges cubes; Baddeck, du 27 mai au 10 juin, 9,100 verges cubes; Port-Hawkesbury, du 17 juin au 16 juillet, 13,800 verges cubes; Petit Bras-d'Or, du 30 juillet au 3 août, 1,600 verges cubes; Alder-Point, du 5 au 10 août, 5,100 verges cubes; North-Sydney, du 28 août au 31 août, 3,100 verges cubes; Petit Bras-d'Or, du 9 au 19 septembre, 8,400 verges cubes; Alder-Point, du 4 octobre au 30 novembre, 35,300 veries cubes; total, 76,800 verges cubes.

2. Pierre Decoste.

5 et 14. Saison 1910:

Port-Hood, 77 cents par verge cube; Petit Bras-d'Or, 50 cents 6 par verge cube.

Saison 1911:

McKinnon's-Harbour, 27.4 cents par verge cube; St-Anns, 38.7 cents par verge cube; St-Anns, South-Gut, 24.1 cents par verge cube; St-Anns, quai Englishtown, 48.2 cents de St-Anns, 42.1 cents par verge cube; Little-River, 33.7 cents par verge cube; la barre de St-Anns, 42.1 ents par verge cube; Little-Bras-d'Or, 31.4 cents par verge cube; St-Anns, $1.00 par verge cube; North-Sydney, $1.65 par verge cube.

Saison 1912:

North-Sydney, 45.25 cents par verge cube; Port-Hawkesbury, 38.65 cents par verge cube; Baddeck, 23.95 cents par verge cube; Little-Bras-d'Or, 35.25 cents par verge cube; Alder-Point, 25.85 cents par verge cube

6 et 15. Saison 1910: Remorqueur "Fairy," propriétaires Joseph Fraser & Sons; remorqueur "Iona", enregistré au nom de David Rudderham; remorqueur "Minora", propriétaires, A. et R. Loggie; remorqueur "Nelson", enregistré au nom de A. P. McLennan; remorqueur "Merrimac", propriétaire, la North-Sydney Tow Boat Co.; remorqueur "W. H. Weatherspoon" H. McDonald, propriétaire. Saison 1911:—Remorqueur "Fairy", propriétaires Joseph Fraser & Sons; remorqueur "Maggie M.", propriétaire, la North-Sydney Tow Boat Co.; remorqueur "Merrimac", propriétaire, la North-Sydney Tow Boat Co.; remorqueur "D. H. Thomas", propriétaire la Dominion Coal Co., Ltd. Saison 1912:—Remorqueur "Boonton", enregistré sous le nom de "David Rudderham"; remorqueur "Nelson", propriétaire Angus Young; remorqueur "E. N. Cates", propriétaire James Kelly; remorqueur "D. H. Thomas", propriétaire, la Dominion Coal Co., Ltd.; remorqueur "F. L. M. Paint", propriétaire, T. Howard Macdonald, M.D. Les remorqueurs "Cates" et

"Boonton" ont été employés régulièrement en vertu d'un contrat. Les remorqueurs "Nelson", "Thomas" et "Paint" ont été employés pour remorquage spécial pendant 6. 2 et 2 jours respectivement.

7. Répondu au n° 16.

8.

Remorqueur.	Date de la construction.	Longueur.	Capacité.	Profondeur.	Tonnage.	Chevaux-vapeur.
Fairy	1881	37·1	11 2	5·3	9	8
Iona	1900	72·0	16·4	7·3	35	30
Minora	1904	95·0	20·6	9·5	81	45
Nelson	1885	78·4	14·7	7·0	44	21
Merrimac	1876	73·5	17·5	10 0	26	80
Boonton	1871	75·0	18·5	8·9	53	48
E. M. Cates	1869	73 0	18·5	7·9	46	23
D. H. Thomas	1892	116·5	21·0	13·0	98	57
F. L. H. Paint	1902	68·0	17·9	8·9	39	24
Maggie M.	1888	68·3	16·3	8·7	45	30
Weatherspoon	1890	70·2	15·8	6·0	34	23

9 et 17.

Année.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1910	510 00	1,755 00	2,498 00	1'971 50	2,006 00	2,560 00
1911-12	.....	2,050 00	2,680 00	2,610 00	2,720 00	2,750 00
1912-13	52 50	1,330 00	1,931 25	2,396 50	1,905 00	945 09
	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.
1910	2,608 00	2,600 00	188 00	400 00	.....	.....
1911-12	2,750 00	2,382 00	2,516 00	2,907 00	.....	.....
1912-13	1,040 00	1,040 00	.....	.....	.....	.....

16.

Remorqueur.	Saison de 1910—Localité.	Total du coût.	Coût par mille.
		$ c.	$ c.
Merrimac	Mulgrave à Port-Hood	292 00	10 06
Minora	" "	400 00	13 79
Nelson	Port-Hood à Little Bras d'Or	180 00	1 46
Minora	St-Pierre à Little Bras d'Or	150 00	2 15
Weatherspoon	Alder Pt. à Sydney	30 00	1 42
	Saison 1911.		
Douglas H. Thomas	Ste-Anne à North Sydney	100 00	2 50
	Saison 1912.		
Douglas H. Thomas	North Sydney à Baddeck	100 00	1 80
F. L. M. Paint	Baddeck à Hawkesbury	131 25	1 64

18. Non.

19. Sept pieds.

20. Vingt pieds.

21. 120 pieds de largeur et 20 pieds de profondeur à l'extérieur; 80 pieds de largeur et 18 pieds de profondeur, à l'intérieur.

22. 49,840 verges cubes à enlever. Environ dix-sept semaines d'ouvrage, à compter du commencement des travaux.

M. ROGERS.

L'ARSENAL D'HALIFAX.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. Le Gouvernement est-il entré en négociation avec l'amirauté anglaise en 1912 pour l'achat, l'affermage, l'usage ou l'occupation de l'arsenal à Halifax (N.-E.), pour l'Intercolonial?

2. Dans l'affirmative, quel a été le résultat des négociations?

M. BORDEN: La propriété de ces immeubles a été transférée au gouvernement canadien, par un décret ministériel du gouvernement anglais, il y a quelques années. Ces immeubles nous ont été données pour un emploi défini, et celui-ci en particulier, doit continuer à être utilisé comme chantier maritime. Ce n'est que dans certaines conditions, mentionnées dans le décret, qu'il peut être employé à d'autres fins. Dans le cours de l'été dernier, la question de faire servir cet immeuble à un autre usage a été discutée, mais rien n'a été encore décidé.

TERRAINS MILITAIRES A FREDERICTON

M. CARVELL demande:

1. La clôture autour de la propriété militaire à Fredericton (N.-B.), a-t-elle été construite ou réparée pendant l'année 1912?

2. S'il en est ainsi, l'ouvrage a-t-il été fait à l'entreprise ou à la journée?

3. Quel en a été le coût total?

4. Qui a été l'inspecteur de cet ouvrage?

5. Quelle rémunération lui a été payée à ce jour, et quelle est la somme totale demandée?

M. HUGHES:

1. Oui. Une clôture en pierres et en fer est en voie de construction.

2. Une partie à l'entreprise, l'autre partie en régie.

3. Coût estimatif, $7,085.85.

4. Le lieutenant Russell, ingénieur.

5. Rien autre chose que la solde du régiment.

LES INDIENS DU COMTE DE SHELBOURN

M. LAW demande:

1. Quelles personnes l'agent des sauvages, dans le comté de Shelbourne (N.-E.), a-t-il été autorisé à employer, par le département de l'Intérieur, aux fins de procurer les soins médicaux aux sauvages de ce comté?

2. Quelle rémunération est accordée à chacune d'elle?

M. ROCHE:

1. Les docteurs J. D. Densmore et L. O. Fuller sont autorisés par le département des Affaires indiennes à soigner les Indiens du comté de Shelbourne, et l'agent des Indiens est autorisé à requérir les services du Dr Burns, dans les cas pressés, si le Dr Fuller est absent.

2. Cinquante cents pour frais de déplacement et, en plus, le coût des médicaments.

DESTITUTIONS A L'ARSENAL DE JOLIETTE.

M. SEGUIN demande:

1. M. Joseph Lavoie, gardien de l'arsenal à Joliette, a-t-il été destitué?

2. Dans l'affirmative, pour quelle raison?

3. Qui a demandé sa destitution?

4. Qui a été nommé à sa place, et qui a recommandé sa nomination?

5. Y a-t-il eu enquête?

6. Quel était le salaire de M. Joseph Lavoie?

7. Quel est le salaire de son successeur?

M. HUGHES:

1. Oui. Pour avoir pris une part active à la dernière élection fédérale.

2. Le ministre en prend la responsabilité.

3. M. Félix-Misaël Trudeau.

4. Non.

5. $1.50 par jour, sans compter le logement, le chauffage et l'éclairage.

6. $1.50 par jour, sans compter le logement, le chauffage et l'éclairage.

LE PORT DE SAINT-PIERRE.

M. KYTE demande:

1. Le ministre de la Marine et des Pêcheries ou le ministre des Chemins de Fer et Canaux a-t-il reçu un protêt du maître du havre ou des citoyens de Saint-Peters contre l'entrepreneur en charge des améliorations du canal Saint Peters qui se sert du havre pour y déposer les déblais?

2. Quelque correspondance a-t-elle été reçue de l'ingénieur local à ce sujet? Dans l'affirmative, quelle décision a-t-elle été prise dans l'espèce?

M. CODERRE:

1. Non.

2. Le 15 mai, l'ingénieur régional, dans son rapport fit remarquer que les déblais déposés dans le port pouvaient être entraînés par le courant jusqu'à l'entrée du chenal. Il reçut l'instruction d'établir des points de repère et de surveiller attentivement l'action de la marée sur ces déblais. Le résultat de ces observations a été que l'enlisement est si faible qu'il est à peine perceptible. Le 9 décembre, le même ingénieur fit rapport que les tempêtes sapaient la base des amoncellements de déblais et il conseillait de discontinuer de déposer les déblais à cet endroit, jusqu'à ce que l'entrepreneur commence à draguer dans le roc; en attendant, la terre extraite pourrait être déposée le long de la grève, à quelque distance de l'endroit où sont actuellement déposés les déblais.

TRAITEMENT DE LA TUBERCULOSE.

M. GAUVREAU demande:

1. Le département de l'Agriculture ou le ministre lui-même a-t-il pris connaissance de la dépêche qui suit, parue dans l'"Evening Citizen", de samedi, le 14 décembre 1912?

"Un médecin de Berlin guérit la tuberculose—Se sert d'un sérum qu'il extrait des tortues—Le traitement doit être communiqué à tout l'univers—Le Dr Frederick Friedman est le plus grand expert en fait de traitement de la tuberculose.

Correspondance spéciale par William G. Shepherd.

"Berlin, 14 décembre.—Le cadeau de Noël présenté par la science à l'univers est la cure de la tuberculose. Le Dr Frederich Frantz Friedman, de Berlin, est le donateur. Il y a deux semaines, le Dr Friedman a frappé d'étonnement les médecins allemands en annonçant dans une conférence publique qu'il avait traité la tuberculose avec succès pendant les deux dernières années, et qu'il compte près de six cents cures à son crédit. Il a fait voir un nombre considérable de patients guéris. Plusieurs des plus grands savants allemands admettent que Friedman a découvert la cure de la tuberculose. Des hôpitaux en Allemagne lui confient leurs patients tuberculeux. Des savants d'Amérique d'Australie, d'Angleterre et autres contrées se rendent à Berlin pour s'enquérir du traitement. Le jeune médecin est accablé de demandes par lettres et télégrammes. J'ai passé dix heures avec le Dr Friedman, et il m'a fait voir plusieurs cas parfaitement guéris. Il m'est impossible de douter de ses succès."

2. Si oui, est-ce l'intention du ministre de se mettre au courant de la nouvelle méthode de guérir la consomption en envoyant des experts à Berlin pour s'entendre avec le Dr Friedman, étudier les résutlats de son traitement et prendre les moyens de faire profiter notre pays des avantages incalculables d'une pareille découverte, pour enrayer et même faire disparaître cette terrible maladie qui décime notre population?

M. BURRELL:

1. Non. La dépêche en question n'est pas publiée dans l'"Evening Citizen" du 14 décembre 1912.

2. Le directeur général du département de l'Hygiène publique a fait le rapport suivant concernant cette dépêche.

"Le dernier renseignement qui m'est parvenu à ce sujet est le compte rendu d'un discours prononcé par le docteur Freidmann devant la Société médicale de Berlin, le 6 novembre, et dans lequel il prétend avoir obtenu les résultats favorables sur de nombreux malades. Son discours a été suivi d'un débat auquel plusieurs médecins prirent part. Les uns ont déclaré avoir observé d'excellents résultats chez des enfants atteints de tuberculose des os et des articulations; d'autres firent certaines réserves; un certain nombre de médecins furent d'avis que l'emploi de ce traitement n'était pas exempt de danger. Le docteur Goldscheider prétendit que la description de l'état actuel des malades traités, surtout chez ceux qui étaient atteints de tuberculose des poumons, n'étaient pas suffisante; pour le moins, les résultats de l'inoculation étaient douteux; le professeur Orth fit observer que bien que les cobayes ainsi traités vivent plus longtemps, ils n'en finissent pas moins par mourir de tuberculose. Un des orateurs défia le docteur Freidmann de faire connaître la composition de son sérum, mais, autant que nous avons pu nous en rendre compte, ce dernier ne s'est pas encore rendu à cette demande.

"En générale la profession médicale hésite à accepter un traitement avec un sérum dont la composition ne lui est pas connue et, règle générale, elle attend que les résultats réclamés par l'inventeur aient été contrôlés et confirmés par d'autres praticiens pendant une période assez longue. Ce n'est qu'après une confirmation de cette nature que le traitement est accepté par la profession médicale.

"Un expert canadien envoyé à Berlin pour étudier ce traitement ne pourrait pas se procurer de sérum pour en faire lui-même l'application. Il est douteux que le fait de regarder le docteur Freidmann expérimenter lui-même puisse fournir plus de renseignements que la lecture de ses conférences et des commentaires des autres membres de la Société médicale de Berlin, et je ne crois pas qu'il soit à propos d'envoyer à présent un expert canadien sur les lieux.

Le ministère de l'Agriculture n'a pas cette intention; il ne se propose pas non plus de consulter M. le docteur Friedmann à l'égard de ce traitement.

SERVICES DE C. S. LANE.

M. LAW demande:

1. Quel montant le Gouvernement, ou quelqu'un de ses ministères a-t-il payé jusqu'au 18 décembre 1912 à M. C. S. Lane pour services et dépenses au sujet d'enquêtes sur des plaintes ou accusations formulées contre certains fonctionnaires?

2. Quel montant représente chacune des notes soumises par M. Lane et que le ministère n'a pas encore acquittées, s'il s'en trouve?

M. CODERRE:

1. Par le ministère des Douanes, $7.50; par celui de la Marine et des Pêcheries, $235.28; par le ministère des Postes, $491.20; par celui des Travaux publics, $63.75; notes présentées par le constable, $10.75; par le sténographe, $31.50; total, $106; par le ministère des Chemins de fer et des Canaux, $442.50; grand total, $1,282.48.

2. La note au ministère des Postes s'élève à $221.50.

ENTREPOTS FRIGORIFIQUES.

M. VERVILLE demande:

1. Quel est le montant payé en subventions aux différentes compagnies qui possèdent des entrepôts frigorifiques durant l'exercice 1912?

2. Quels sont les noms et l'endroit d'opération des compagnies auxquelles on a payé ces subventions?

M. BURRELL:

1. $148,448.04.

2. La corporation de Trenton, à responsabilité limitée, de Trenton, Ontario, a reçu

$3,564.21; la compagnie d'entreposage frigorifique du Nouveau-Brunswick, établie à Saint-Jean (N.-B.), a obtenu $3,340; la compagnie d'entreposage frigorifique, de Woodstock (N.-B.), a reçu $511.54; on a payé $12,300 à Campbell et Hamilton, de Calgary, Alberta; $11,440 à la St. Lawrence Produce Co., de Brockville; $24,512.74 à la Dominion Fish and Fruit Co., de Québec; $8,553 à la compagnie Gunn, à responsabilité limitée, de Harriston, Ont.; $3,040 à la compagnie B. Wilson, à responsabilité limitée, de Victoria (C.-A.); $11,660 à la compagnie Flavelle, à responsabilité limitée, de Lindsay (Ont.); $1,731 à l'Association des producteurs de fruits de Chatham (Ont.), dont l'entrepôt se trouve à Chatham même; $6,507.04 à la compagnie d'entreposage frigorifique de Lockport (N.-E.); $6,000 à la compagnie des abattoirs O'Keefe et Drew, à responsabilité limitée, de Chatham (Ont.); $1,440.78 à la compagnie J. D. Moore, à responsabilité limitée, de Sainte-Marie (Ont.); $290 à W. Scott et compagnie, à responsabilité limitée, de Peterborough (Ont.); $400 à Lemon Frères, d'Owen-Sound (Ont.); $2,000 à Davis et Fraser, de Charlottetown (I. P.-E.); $607.73 à la compagnie d'entreposage frigorifique, à responsabilité limitée, d'Halifax (N.-E.), établie à Hawkesbury (N.-E.); $3,300 à la compagnie d'entreposage frigorifique de Brantford, établie à Brantford (Ont.); $45,000 à la compagnie canadienne d'entreposage du poisson et des fruits, à responsabilité limitée, de Prince-Rupert (C.-A.); $2,250 à la compagnie d'entreposage Whyte, à responsabilité limitée, de Mitchell, Ontario. Tout cela forme un total de $148,448.04.

BARRAGE DU SAINT-LAURENT.

M. LEMIEUX demande:

1. Le ministre des Travaux publics a-t-il pris connaissance de l'article suivant paru dans le "Canadian Mail" (Londres, Angleterre), le 7 décembre 1912?

Dux nouvelles usines hydrauliques.—Gigantesques entreprises.—Projets de barrages dans le fleuve Saint-Laurent.

Le Gouvernement canadien étudie en ce moments deux grands projets ayant pour objet la création d'usines hydrauliques qui ont été formulés et qui tous deux ont pour but d'établir des barrages dans le fleuve Saint-Laurent, à deux endroits entre Montréal et Prescott. Ces projets, tous deux encouragés par de puissants financiers, sont celui de la Long Sault Development Company, favorisé par l'Aluminum Company of America, et celui de l'Eastern Canada Power Company, qui a l'appui de sir Max Aitken et de M. D. Lorne McGibbon, agissant de concert avec d'autres capitalistes éminents en Canada, en Angleterre et aux Etats-Unis.

"Quant à celui de la Long Sault Development Company il consiste dans la construc-d'un barrage dans le fleuve en amont des rapides du Long-Sault, de la rive américaine à la rive canadienne, dans le but de développer de l'énergie électrique équivalent à 600,000 à 800,000 chevaux-vapeur. Le plan de la compagnie du Canada-Est est sur une échelle encore plus gigantesque. Si ces plans sont exécutés, l'on pense à obtenir une force égale à 1,000,000 de chevaux-vapeur. Pour pouvoir bien apprécier la grandeur de ce projet, il est nécessaire d'avoir des données géographiques sur ce district. L'on se propose d'élever le niveau du fleuve dans le voisinage des rapides des Cèdres, du Coteau, de la Roche-Fendue et des Cascades au niveau de l'eau dans le lac Saint-François. C'est par conséquent le barrage du fleuve depuis la pointe des Cascades jusqu'au canal de Cornwall, et les barrages de retenue relieraient diverses îles le long du fleuve sur un parcours de 14 milles. Les rapides intermédiaires disparaîtraient et une partie du canal de Soulanges serait submergée.

"L'exécution des deux projets produirait une force motrice supérieure à celle des chutes Niagara et changerait complètement les conditions industrielles de Montréal et de la partie est d'Ontario. La navigation entre Prescott et Montréal serait complètement changée."

2. Qu'y a-t-il de vrai dans cet article?

M. ROGERS:

1. Non.

2. Le gouvernement canadien n'étudie en ce moment aucun projet de cette nature, vu que le ministère des Travaux publics n'a pas reçu jusqu'à présent de requête à cet effet de la part des compagnies mentionnées.

QUAI DU CAP-DE-LA-MADELEINE.

M. BUREAU demande:

1. A-t-il été exécuté des travaux de réparations au quai du Cap-de-la-Madeleine, durant l'année 1912?

2. Dans l'affirmative, par qui ont-ils été exécutés, et qui avait la surveillance des travaux?

3. Qui a recommandé le surveillant de ces travaux?

4. Qui a déterminé le prix qu'on devait payer aux hommes employés à ces travaux? Et qui avait le choix des ouvriers?

5. Quel est le prix qui a été payé aux gens employés à ces travaux, en mentionnant le prix payé aux journaliers, et le prix payé aux charretiers?

6. Quel est le montant total dépensé pour l'exécution de ces travaux de réparations?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. a) Par l'ingénieur ordinaire, M. F.-X. T. Berlinguette; b) M. L. H. Loranger.

3. L'ingénieur ordinaire.

4. L'ingénieur ordinaire.

5. Ces prix ont varié de $3.50 par jour dans le cas du maître-charpentier, à $1.50 par jour dans celui des journaliers. On a payé de $2.50 à $3.50 par jour aux propriétaires des attelages employés à cet ouvrage.

6. $1,071.42.

INTERCOLONIAL—SERVICE DE M. CHARLES PATTERSON.

M. MACDONALD demande:

1. Le chemin de fer intercolonial a-t-il un règlement portant que les personnes ayant des défauts physiques ne sont pas éligibles pour un emploi sur la ligne?

2. Dans l'affirmative, ce règlement a-t-il été appliqué dans le cas de Charles Patterson, employé en qualité de contrôleur du trafic sur la voie, à Westville, dans le comté de Pictou?

3. Charles Patterson a-t-il été nommé contrôleur permanent à Westville?

M. COCHRANE:

1 et 2. Tel règlement n'existe pas, mais l'article 15 du statut relatif à la Caisse de prévoyance stipule que tous les employés doivent subir un examen médical avant que leurs noms ne soient inscrits à la liste de ceux qui ont le droit de se prévaloir des avantages offerts par ce statut.

3. Le 11 avril 1912 instructions furent données que M. Charles R. Patterson devrait être employé, en qualité de contrôleur, à Westville, si l'on constatait qu'il possédait les aptitudes nécessaires dans le cas de cette fonction et qu'on exige de tous ceux qui exécutent semblable travail.

Le 29 avril 1912, M. le surintendant Campbell faisait rapport que, bien que M. Patterson fût infirme d'une main, il pouvait remplir la fonction de contrôleur du trafic et même faire la plupart des écritures qui relevaient de ce bureau. L'entente qui subsiste toujours, conclue avec la Fraternité des chemins de fer et qui inclut aussi les contrôleurs des wagons et certaines autres classes d'employés, stipule que toute personne qui travaille durant dix mois ou plus d'une même année sera tenue comme employée permanemment aux fins de cette cédule.

RECLAMATION DE M. ISAAC KENNEDY.

*M. LEMIEUX demande:

1. Le ministre des Travaux publics a-t-il reçu de la part de M. Isaac Kennedy, de Douglastown (P.-Q.), à la suite d'un accident qui lui est arrivé pendant qu'il travaillait pour le Gouvernement?

2. Dans l'affirmative, est-ce l'intention du Gouvernement de s'enquérir de cette réclamation et de la régler?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. Instruction a été donnée à l'ingénieur ordinaire de faire une enquête à ce propos et de rédiger un rapport sur toute l'affaire.

CAISSES D'EPARGNES POSTALES.

M. SINCLAIR demande:

1. Quel montant brut a été déposé dans les caisses d'épargnes postales à la fin de chaque année depuis 1907 jusqu'à 1912 inclusivement?

2. Quel était le nombre des succursales du département des caisses d'épargnes postales en activité à la fin de chaque année de la période susdite?

M. ROGERS.

M. PELLETIER:

31 mars	1907	$47,452,957.75	1,043
"	1908	47,564,284.28	1,084
"	1909	45,190,484.21	1,102
"	1910	43.586.357.42	1,133
"	1911	43,330,579.19	1,151
"	1912	43,563,764.33	1,172

MOUVEMENT DES PORTS CANADIENS.

M. SINCLAIR demande:

1. Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1912 quel a été le tonnage enregistré des navires qui sont entrés dans les ports canadiens et qui sont sortis de ces derniers, à l'exclusion du tonnage de cabotage?

2. De ce tonnage quelle a été la proportion de tonnage canadien, de tonnage britannique et de tonnage étranger?

M. REID:

1. De 52,973,127 tonneaux.

2. Tonnage canadien, 18,069,983 tonneaux; anglais, 13,342,929 tonneaux; étranger, 21,560,215 tonneaux.

CABOTAGE CANADIENS.

M. SINCLAIR demande:

Depuis le 11 octobre 1911 a-t-on apporté quelque modification aux règlements en vertu desquels il est permis aux navires étranger de s'occuper de cabotage canadien? Dans l'affirmative, quelle est la modification?

M. REID: Non.

CARGAISONS MARITIMES.

M. SINCLAIR demande:

1. Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1912 quel a été le tonnage enregistré des navires qui sont entrés dans les ports canadiens et qui sont sortis de ces dernier?

2. De ce tonnage quelle a été la proportion de tonnage canadien, de tonnage britannique et de tonnage étranger?

M. REID:

1. Poids, 7,324,126 tonnes et capacité 1,813,208 tonneaux.

2. Tonnage canadien, 10.5 p. 100 en poids; 12.7 p. 100 capacité en tonneaux; tonnage britannique, 56 p. 100 en poids; 56.2 capacité en tonneaux; tonnage étranger, 33.5 p. 100 en poids; 31.1 p. 100 capacité en tonneaux.

LE DEPOT DE LA MARINE A PRINCE-RUPERT.

*Sir WILFRID LAURIER demande:

1. Y a-t-il eu appel de soumission pour la construction d'un dépôt de la marine à Prince-Rupert?

2. Dans l'affirmative, quel était le chiffre de chacune des soumissions?

3. A-t-on accepté l'offre la plus basse?

4. Qui a obtenu l'entreprise, et quel était le prix d'adjudication?

5. L'entreprise est-elle terminée?

6. L'entrepreneur a-t-il réclamé quelque somme à titre de paiement de travaux supplémentaires ou en sus du prix d'adjudication?

7. Le Gouvernement a-t-il fait quelque paiement en sus du prix d'adjudication, ou se propose-t-il d'en faire?

M. HAZEN:

1. Oui.

2. La Pacific Coast Construction Company, Limited, de Victoria (C.-A.), $159,445; Wm Henry Russell Humber, de Victoria (C.-A.), $159.500; Wm Geo. Gillett, de Vancouver (C.-A.), $218,794; la Northern Construction Company, de Prince-Rupert (C.-A.), $275,000.

3. Oui.

4. La Pacific Construction Company, Limited, à $159,445.

5: Oui.

6. Oui, $13,020.

7. Oui, le Gouvernement a versé $10,261 en paiement de travaux supplémentaires se rattachant à cette entreprise.

LA GOELETTE "ADVOCATE".

M. DEVLIN demande:

1. A quelle date a-t-on fait l'acquisition de la goélette "Advocate"?

2. Le Gouvernement l'a-t-il achetée avant d'avoir décidé d'abroger la loi du service naval du Canada, sanctionnée le 4 mai 1910, ou après?

3. Quand l'a-t-on mise en service?

4. Ce navire a-t-il été équipé pour servir à l'instruction des aspirants de marine en conformité de la loi du 4 mai 1910, ou à titre de contribution d'urgence à la défense du Canada?

5. De qui a-t-il été acheté?

6. Quel prix le Gouvernement l'a-t-il payé?

7. Etait-ce un vieux navire ou un neuf?

8. Qu'avait-on payé pour le faire construire?

M. HAZEN:

1. Le 29 septembre 1911.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Immédiatement.

4. Cette goélette sert à l'instruction des élèves de l'école royale de marine.

5. M. J. W. McLachlan, de Lunenburg (N.-E.).

6. $5,800.

7. L'"Advocate" avait été construite à Lunenburg en mars 1909.

8. Le ministère n'a pas de renseignement à ce sujet.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON —LA ZONE D'UN MILLE.

Sir WILFRID LAURIER demande:

1. A-t-on fermé à la colonisation une zone du domaine public, de la largeur d'un mille, le long de la ligne du chemin de fer de la baie d'Hudson?

2. S'il en est ainsi, dans quel but et en vertu de quelle disposition de la loi l'a-t-on fait?

M. ROCHE:

1. Oui.

2. Dans l'intérêt du chemin de fer de la baie d'Hudson, en vertu de la loi des terres fédérales.

OBSERVATIONS SUR LE DEPOT DES DOSSIERS.

M. A. K. MACLEAN (Halifax): Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'aimerais à appeler l'attention du Gouvernement sur un point assez important. Depuis le commencement de la session, on a fait un grand nombre de motions tendant au dépôt de dossiers; pour ma part, j'ai beaucoup de peine à me rendre compte si les dossiers sont déposés selon que le demandent les diverses motions. Je ne sais si mes honorables collègues éprouvent la même difficulté que moi. Je veux donc demander au Gouvernement s'il verrait quelque inconvénient à fournir à la Chambre, disons à la fin du mois, ou à des intervalles fixes, un état indiquant, sous forme de tableau, les motions tendant au dépôt de documents et les dossiers déposés. S'il pouvait faire cela sans trop se déranger, je considère qu'il rendrait un réel service à la Chambre.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Il me semble que le Gouvernement pourrait assez difficilement se charger d'un tel travail. Quand je faisais partie de l'opposition, ce dont l'honorable député se plaint aujourd'hui m'embarrassait assez sérieusement. J'avais l'habitude de m'entendre avec le greffier de la Chambre pour me faire dresser de temps en temps un état de ce genre, et je crois que mon honorable ami pourrait aisément en faire autant. C'est avec plaisir que je ferais tout mon possible pour lui faciliter la chose.

M. EMMERSON: Ne pourrait-on pas prévenir chaque député du dépôt de tout dossier en réponse à une motion émanant de lui?

M. BORDEN: Il fut un temps où il était d'usage de donner les réponses en double, de sorte qu'on pouvait en faire tenir copie au député. On pourrait, si tel était le désir de la Chambre, revenir à cet usage, ou bien prier l'archiviste—si toutefois c'est lui que cela concerne—de prévenir le député qui a demandé le dépôt d'un dossier que celui-ci est déposé. Le greffier m'apprend que c'est ce qui se fait à l'heure qu'il est. Je l'ignorais.

M. EMMERSON: Mieux vaudrait avoir une copie du dossier; la confection de ce dernier n'en serait pas plus coûteuse.

M. BORDEN: Il n'y a pas de précédent, je crois, qui autorise le dépôt des dossiers en double expédition. Toutefois, je prends

note de l'observation de mon honorable ami.

OBSERVATIONS SUR L'INTERDICTION DU BETAIL CANADIEN EN ANGLETERRE.

M. JAMES J. DONNELLY (Bruce-sud): Monsieur l'Orateur, je désire signaler à l'attention du Gouvernement et plus particulièrement à celle du ministre de l'Agriculture (M. Burrell) sur la dépêche suivante que je relève dans le "Citizen", d'Ottawa, ce matin même:

Londres, 15 janvier.—Hier, à la chambre des communes, l'honorable M. Runciman apprenait au capitaine Campbell que le gouvernement ne se propose pas de lever l'interdiction qui frappe le bétail canadien. Au cours des deux années dernières, a-t-il dit, la morve, la clavelée, l'hydrophobie et la tuberculose ont exercé leurs ravages sur les bestiaux du Canada.

Pour obvier à l'inconvénient, le capitaine Murray proposa de faire l'acquisition d'une petite île près du littoral occidental de l'Ecosse, pour y mettre le bétail canadien en quarantaine, mais il n'obtint pas de réponse.

Pour les éleveurs du Canada, la question est d'une importance extrême. J'ai lieu de croire que si l'on a ainsi mis l'embargo sur le bétail canadien, ce n'est pas tant pour protéger le bétail anglais contre la maladie que pour mettre les éleveurs de l'Angleterre à l'abri de la concurrence sur le marché anglais. Je ne vois pas d'inconvénient à ce qu'un gouvernement accorde une somme légitime de protection à ses administrés, mais je trouve mauvais qu'il leur accorde cette protection aux dépens du bon renom du bétail canadien. Je demande donc au Gouvernement s'il a l'intention de prendre quelque mesure pour faire savoir que notre bétail n'est pas malade à l'heure qu'il est.

L'hon. MARTIN BURRELL (ministre de l'Agriculture): J'ai remarqué la dépêche que le représentant de Bruce-sud (M. Donnelly) signale à l'attention du Gouvernement. De plus, nous avons reçu du bureau du haut commissaire une dépêche qui nous apprend que M. Runciman, à qui l'on a demandé à la chambre si le gouvernement se proposait de lever l'interdiction qui frappe le bétail canadien, a déclaré qu'on ne projetait aucune mesure législative à cet égard.

L'honorable député est sans doute au courant des faits; qu'il me soit cependant permis de dire à la Chambre que c'est en 1892 que le gouvernement anglais, ou plutôt le ministère de l'agriculture, se prévalut d'un prétendu cas de pleuropneumonie, constaté dans une cargaison de 750 têtes de bétail canadien, pour mettre le règlement en vigueur. On ne parvint pas à prouver l'existence de la maladie, et bien que l'on ait abattu en Grande-Bretagne 3 millions d'animaux canadiens, on n'a pas découvert un seul cas de pleuropneumonie. Cela n'empêche pas le gouvernement anglais de persister dans son attitude et, en 1896, de la faire sanctionner par une loi.

Mon honorable ami sait, comme tous les autres intéressés, que depuis ce moment-là nous n'avons pas cessé de faire observer au gouvernement britannique que c'est sans raison suffisante que le bétail canadien se trouve ainsi frappé d'interdiction. Point n'est besoin de revenir sur la série entière des négociations. Il devint évident que le gouvernement anglais avait résolu de s'en tenir à une mesure qui était devenue définitive.

C'est en 1907, je crois, que lord Elgin transmis à lord Grey, alors Gouverneur général du Canada, une lettre du ministère de l'agriculture, où se trouvaient énoncées les raisons du maintien de l'interdiction. Cette lettre portait que la mesure n'avait pas été prise dans le but d'interdire ou d'entraver le commerce, mais uniquement à cause de l'énorme étendue de la frontière ouverte qui nous sépare de nos voisins du sud; qu'on n'avait pas voulu décrier le bétail canadien, mais qu'il s'agissait d'une mesure sanitaire destinée à prévenir l'éclosion des maladies et réclamée par l'intérêt des cultivateurs anglais. Les choses en restèrent à ce point, car il était contraire à la dignité du Canada de persister à supplier ainsi un gouvernement qui avait manifestement résolu de ne pas rouvrir la question.

Il ne me reste qu'un mot à ajouter au sujet de la déclaration de M. Runciman que le bétail canadien serait atteint de maladie telles que la morve, la rage, la clavelée et la tuberculose—la dépêche publiée dans les journaux est sans doute destinée à faire croire que l'on a eu raison d'adopter une telle mesure d'exclusion. Je dois dire à ce propos qu'on ne saurait prétendre que la morve ne sévit pas en Angleterre. Au Canada, nous avons réussi à faire disparaître à peu près complètement cette maladie des provinces de l'Est; nous nous efforçons de notre mieux—et non sans succès—de l'enrayer dans l'Ouest.

Quant à la rage, c'est une infection dont ils peuvent se protéger, car ils peuvent isoler les sujets infectés, vu qu'ils habitent une île. Nous n'en avons que quelques cas—nous n'en avons eu qu'un seul l'an dernier.

La clavelée n'existe pas, pour ainsi dire, au Canada à l'heure qu'il est. Au sujet de la tuberculose bovine, les autorités anglaises ne sauraient prétendre que leur pays est mieux protégé que le nôtre. Et le Gouvernement canadien pourra bientôt prouver qu'il met plus d'empressement qu'elles à enrayer cette maladie. Quant aux autres maladies, telles que l'anthrax.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable ministre (M. Burrell) s'éloigne du terrain de la discussion permise.

M. BURRELL: Monsieur l'Orateur, il me reste peu de choses à dire. J'ai d'abord parlé des maladies que le journal mentionne. Mais il y a des maladies dont le Canada est exempt, mais qui règnent en Grande-Bretagne. Pendant que je traite ce sujet, qu'il me soit permis de dire que la fièvre aptheuse sévit d'ordinaire en Grande-Bretagne et dans plusieurs comtés, mais qu'il n'y en a pas un seul cas au Canada.

En terminant, tout ce que je puis dire c'est que je ne crois pas que nous obtiendrions de bons résultats en discutant cette question avec les autorités anglaises. Nous sommes tous d'accord à dire que les faits et la situation qui existe au Canada ne leur donnent pas raison de maintenir cette interdiction. Je ne tiens pas à examiner si elles ont raison de ce protéger de cette manière. Cependant, je suis d'avis que nous ne devons pas faire de nouvelles démarches en cette affaire.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AUX OBLIGATIONS DU GRAND-TRONC DU PACIFIQUE.

L'hon. M. T. WHITE (ministre des Finances) propose que la Chambre se déclare en comité général pour examiner un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre est d'avis qu'il y a lieu d'autoriser le Gouvereneur en conseil et de lui donner pouvoir d'acheter au pair de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Pacifique, celles des obligations 3 p. 100 de la compagnie, dont l'émission et la vente est prévue par le chapitre 98 des Statuts de 1905 et l'acte de "trust" énoncé dans l'annexe A dudit chapitre 98, qui pourront ne pas être vendues lors de l'adoption de toute loi qui pourra être basée sur la présente résolution.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité général.

M. l'Orateur suppléant prend le bureau.

M. WHITE: La proposition ministérielle formulée dans ce projet de résolution découle d'une décision du comité judiciaire du conseil privé, que j'ai signalée à la Chambre à la dernière session. La députation sait qu'aux termes de deux traités conclus entre le gouvernement canadien et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, le premier s'est engagé à garantir les obligations de la compagnie, émises pour la division de l'Ouest, jusqu'à concurrence d'une somme de $13,000 par mille, au plus, pour la section des prairies et des trois quarts des frais de premier établissement de la section des montagnes. En conformité de ces traités et des lois les ratifiant, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a donné une hypothèque couvrant les obligations qui devaient être émises et garanties. Le montant total de l'émission autorisée était restreint à £14,000,000 aux termes du contrat hypothécaire qui renfermait des stipulations concernant la vente des obligations, le dépôt des recettes, comme il est d'usage en pareil cas, au crédit du receveur général du Canada et leur paiement lors de l'émission de certificats attestant l'état provisoire des travaux de construction.

Je puis dire que ces obligations sont remboursables après cinquante ans, en 1912. Elles portent intérêt au taux de 3 p. 100 et le remboursement du capital et de l'intérêt est absolument garanti par la Confédération canadienne. La loi ratifiant le traité de 1904 décrète que ces obligations peuvent être vendues en tout temps du consentement du receveur général du Canada et du Gouverneur en conseil.

J'expliquerai qu'en 1903, lors du premier traité, on croyait que les obligations 3 p. 100 du Grand-Tronc-Pacifique, garanties par la Canada se vendraient au pair. En 1904, il devint manifeste que cet espoir ne se réaliserait pas et, dans le traité de cette année-là fut incorporée une stipulation—couramment désignée comme la stipulation de l'appoint—par laquelle le gouvernement s'engageait à garantir une somme égale à l'écart entre le prix de vente des obligations du Grand-Tronc-Pacifique et leur valeur au pair. C'est-à-dire que, si les obligations se vendaient au-dessous du pair, le gouvernement augmenterait sa garantie pour qu'elles rapportent le pair dans le dessein évident de rendre disponible le plein montant des obligations pour les fins de la construction.

Un différend a surgi entre l'Etat et la compagnie relativement à l'interprétation de cette stipulation. Le Gouvernement a soutenu que la compagnie devait émettre d'autres obligations qu'il garantirait afin que sa responsabilité ne soit que secondaire, et que la compagnie doit être responsable, à titre d'auteur des obligations, de la somme requise pour faire l'appoint afin de lui permettre de toucher la pleine valeur des obligations vendues au-dessus du pair.

D'un autre côté, la compagnie a prétendu que le Gouvernement devait fournir l'appoint. La cour suprême du Canada a donné gain de cause au Gouvernement, mais appel avant été interjeté devant le comité judiciaire du conseil privé, sa décision a été infirmée, de sorte que l'Etat est tenu de payer, en espèces, la différence entre le prix de vente des obligations et leur valeur au pair.

Les émissions suivantes ont eu lieu: en 1905, £3,200,000, valeur au pair, d'obligations ont été vendues à 92½, prix net; en 1909, £2,000,000 ont été vendues à 80, prix net et, en 1910, £2,000,000, à £80 3s. 9d., prix net. La somme nécessaire pour faire l'appoint

entre le prix de vente de ces obligations et le prix est de $4,994,000, et aux termes d'une loi que le Parlement a adoptée à la dernière session, l'Etat a mis $4,994,000 au crédit du receveur général, somme qui sera employée, comme le prix de vente des obligations, conformément aux stipulations du contrat hypothécaire; c'est-à-dire qui servira aux paiements à faire à la compagnie au fur et à mesure de l'exécution des travaux.

Il reste £6,800,000 d'obligations à vendre. J'ai déjà expliqué à la Chambre que le montant de l'hypothèque était restreint à £14,000,000, si tant est qu'on ait besoin de cette somme. Il reste, je le répète, £6,800,000 d'obligations, valeur au pair, à émettre aux termes du contrat hypothécaire. Vu que quelques journaux semblent être grandement mépris sur les intentions du Gouvernement, je puis dire que celui-ci ne se propose pas d'acheter sur la place les obligations déjà émises, mais qu'il a le dessein d'acheter de temps à autre, au pair, le reste des obligations du Grand-Tronc-Pacifique.

Au sujet des obligations émises et à émettre, la Chambre comprendra que le Gouvernement a déjà payé en pure perte $4,994.000 et que, si les £6,800,000 d'obligations qui restent se vendaient aux prix courants, il aurait encore à payer près de $8,000,000 pour faire l'appoint; c'est-à-dire que l'Etat devrait débourser $13,000,000 environ, d'après la décision du comité judiciaire du conseil privé. Voici le calcul: le cours des obligations du Grand-Tronc-Pacifique à la bourse de Londres est aujourd'hui de 78 à 79. Lors d'une forte émission d'obligations, il faut offrir au public à un point ou deux au-dessous du prix courant, à cause de la quantité à placer. Si l'on fait entrer en ligne de compte la commission, les frais de souscription et les autres dépenses incidentes, il faut encore défalquer près de 2 p. 100. Il s'ensuit que les obligations 3 p. 100 du Grand-Tronc-Pacifique garanties par le Canada, intérêt et capital, ne rapporteraient, aux cours actuels, qu'à peu près 75, prix net; c'est-à-dire que le Gouvernement devrait faire l'appoint du quart des obligations appoint qui, je le répète, dépasserait $8,000,000 pour le reste des obligations à émettre. Or, si l'Etat versait ces $8,000,000, il se trouverait en présence de rien, quoique les £6,800,000 d'obligations fussent possédées par le public qui les aurait achetées au prix que j'ai mentionné, soit 76 ou 78. Je me propose donc de tâcher de remédier un peu à la situation. Heureusement, grâce au revenu abondant du pays cette année, je suis en état de le faire sans nuire au crédit national et sans lui imposer une trop lourde charge. Il serait déloyal de ma part de dire à la Chambre que nous pouvons économiser $8,000,000, car nous devons payer plus de 3 p. 100 sur des emprunts à longue échéance. Autrement dit, si nous allions emprunter les fonds sur la place, nous n'émettrions que nos valeurs-types, c'est-à-dire, des bons à 3½ p. 100. Par conséquent, il ne serait pas juste de dire que nous économisons $8,000,000.

M. WHITE (Leeds).

Cependant, ainsi que je l'ai fait observer à la Chambre l'an dernier, une obligation directe de l'Etat ou d'une compagnie rapporte toujours un prix plus élevé qu'une obligation garantie par l'Etat ou par une compagnie. Quant à ces obligations, elles valent autant que les valeurs 3½ p . 100 du Canada, parce que le capital et l'intérêt sont complètement garantis; cependant, vu qu'une obligation garantie ne se vend jamais aussi bien qu'une obligation qui comporte une responsabilité directe et vu de plus qu'en Grande-Bretagne, les fidéicommissaires ne peuvent pas acheter des débentures ou des obligations garanties par le Canada, mais peuvent acheter les obligations dont il est directement responsable, il y a dans les cours un écrit de six à huit points, ou de sept points environ.

C'est-à-dire que si l'on met les obligations du Canada au même prix auquel sur le marché de Londres se vendent les obligations garanties dont j'ai parlé et si vous les faites rachetables en 1962, vous aurez là un point de comparaison assez juste entre les obligations directe du Canada et ces obligations garanties. Cela équivaut encore à du 3½ p. 100, et ces obligations garanties du Grand-Tronc-Pacifique laissent une différence d'un peu plus de six points en faveur des obligations du Canada. En d'autres termes si le Canada plaçait lui-même l'emprunt sur le marché anglais, il économiserait six points sur la somme nécessaire pour couvrir ces obligations de £6,800,000. Cela ferait un peu plus de $2,000,000; mais je compte avoir une somme assez forte en caisse à la fin de cette année qui me permettra d'acheter au pair une partie considérable de ces obligations, et le remboursement du reste sera réparti sur quelques années à venir.

Conséquemment, puisque nous avons en caisse de l'argent pour lequel nous n'avons pas de placement immédiat, nous garantirons les obligations de 3 p. 100 du Grand-Tronc-Pacifique, principal et intérêt, et même si nous étions obligés d'emprunter pour parfaire toute la somme requise pour le paiement de ces obligations, il y aurait encore un bénéfice de plus de $2,000,000 pour le Gouvernement canadien. Les obligations garanties du Grand-Tronc-Pacifique se vendent à 4.05 p. 100 et les obligations directes du Canada 3¾ p. 100.

A part l'économie que nous faisons en prenant ces obligations il y a une autre considération qu'il est important, je crois, de ne pas perdre de vue, c'est qu'il ne serait pas bon, du moins c'est mon opinion, que des obligations garanties par le Cana-

da se vendissent à un taux aussi bas que 76 ou 77. Lorsque l'intérêt tombe à un taux plus bas que le taux régulier obtenu par le Canada généralement cela donne souvent lieu à des méprises, et pourrait faire croire que les obligations du Canada se vendent à 76 ou 77, ce qui n'est pas le cas. Le public pourrait en conclure que les obligations garanties du Canada ne sont pas aussi solides qu'elles le sont réellement. Naturellement ceux qui sont au courant de la situation savent que ces obligations valent les autres obligations garanties du Canada. J'espère que les explications que j'ai données suffiront pour le présent.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM: Le bill déposé par mon honorable ami demande nécessairement beaucoup d'explications techniques, que les membres de cette Chambre, qui ne sont pas déjà au courant de la situation, trouveront peut-être un peu difficile à suivre. Pour ma part je dois dire que les explications données par le ministre des Finances sont très claires et très au point; il expose les faits aussi justement qu'il est possible. L'observation qu'il fait que les obligations indirectes, si je puis les appeler ainsi, n'obtiennent pas un prix aussi élevé que les obligations directes, est un fait indiscutable qui est confirmé par l'expérience de tous les jours, particulièrement lorsqu'il s'agit de gouvernements. Les honorables députés de la province d'Ontario se rappelleront sans doute que lors de la construction du chemin de fer Temiskaming et du Nord d'Ontario on avait songé tout d'abord à obtenir l'argent nécessaire au moyen d'obligations garanties d'après une certaine méthode que je ne m'attarderai pas à décrire à la Chambre. Mais le trésorier de la province découvrit bientôt qu'il ne pourrait pas obtenir pour des obligations de ce genre un prix aussi élevé que pour les obligations directes de la province elle-même. Conséquemment, cette méthode fut abandonnée, et la province emprunta directement et de cette façon obtint davantage que si elle avait garanti les obligations du réseau. Je suppose qu'il y a pour cela une raison que les financiers comprennent, mais il est difficile pour une personne qui n'est pas dans la finance, comme dans mon cas, de comprendre pourquoi une obligation garantie par le Canada ne rapporterait pas un prix aussi élevé qu'une obligation émise par l'Etat. Mais c'est tout de même le cas. La raison en est, je suppose, que dans le premier cas, le Canada se fait deuxième garantie, et ce qui rend la perception des obligations un peu plus compliquée et peut-être un peu plus hasardée, je ne devrais peut-être pas dire cela, que s'il s'agissait de la perception d'une obligation directe.

Dans la convention faite entre le Grand-Tronc-Pacifique et l'ancien gouvernement, ainsi que mon honorable ami pourra le constater, il y avait dans le deuxième marché un article supplémentaire disant brièvement que le Grand-Tronc-Pacifique devait réaliser le pair sur ses obligations pour les fins de construction du chemin. L'ancien ministre des Finances prétendit que cela ne signifiait pas que le gouvernement canadien devait parfaire en argent la différence entre le prix de vente et le pair, mais que le Canada devait garantir d'autres obligations afin de combler cette différence.

La cour suprême soutint cette prétention, mais le comité judiciaire du conseil privé infirma la décision, et, à la suite de ce jugement, le Gouvernement actuel agissant par l'entremise du ministre des Finances, a pris, très sagement, je crois, la décision que l'honorable ministre a annoncée à cette Chambre que le Canada achèterait lui-même les obligations au pair, au lieu de les laisser se vendre à un prix moindre que le pair et comblerait lui-même la différence en argent. Parlant pour moi seul, je crois, vu le jugement du conseil privé, que le plan du ministre des Finances est sage et qu'il est dans l'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique, comme dans l'intérêt du Canada en général. A part cela il y a cette autre raison qu'il est de la plus grande importance de maintenir notre crédit sur les marchés financiers du monde. Nous ne pouvons pas laisser vendre les obligations garanties par le Canada au prix qu'elles se vendraient dans les circonstanes présentes. Pour ma part, et connaissant la situation comme je la connais, j'approuve sans réserve la proposition soumise à cette Chambre par le ministre des Finances.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Cette proposition soulève une autre question, c'est celle-ci: pourquoi les tribunaux du Canada ne sont-ils pas les interprètes en dernier ressort des lois canadiennes touchant des questions entièrement canadiennes? Cette question se pose aussi au sujet des lois de la province d'Ontario dont la législature a seule juridiction dans les affaires municipales. Cette législature emploie son meilleur jugement à rendre des lois concernant les municipalités. Les tribunaux de la province et la cour suprême du Canada maintiennent ces lois, et cependant on en appelle de leur décision en Angleterre et au comité judiciaire du conseil privé, dont presque invariablement les décisions sont adverses aux autorités canadiennes, contraires aux intentions des législatures, et comme dans ce cas-ci, contraires à l'intention du Parlement lorsqu'il a approuvé le premier contrat fait avec le Grand-Tronc-Pacifique. Je crois qu'il est

temps que nous considérions ce côté de la question. Je comprends que d'une façon le crédit du Canada pourrait en souffrir si l'interprétation finale des lois canadiennes sur des questions purement locales était laissée à nos propres tribunaux. Mais c'est une question qui mérite l'attention de cette Chambre et des législatures provinciales, à savoir si nous ne devrions pas limiter aux tribunaux supérieurs du Canada les appels concernant l'interprétation de nos lois. Dans ce cas-là le point très important de savoir quels sont les droits municipaux de la province d'Ontario, et quels sont les droits des municipalités à l'endroit des corporations particulières qui obtiennent des chartes et autres privilèges des autorités provinciales, serait soumis aux tribunaux provinciaux du Canada.

A propos de ce projet de loi je voudrais demander au Gouvernement, je suppose que j'en ai le droit, si la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a pas demandé une aide financière additionnelle et, vu que nous sommes appelés à voter ce projet de loi, si le Gouvernement n'a pas fait avec la compagnie quelque marché, ou si des négociations n'ont pas eu lieu en vue de la prise de possession par le Gouvernement d'une partie du Transcontinental national, et de son exploitation en la manière prévue dans le premier contrat.

L'hon. M. LEMIEUX (Rouville): Je n'ai pas l'intention de discuter le projet de résolution déposé par l'honorable ministre des Finances. Je partage les vues qui ont été exprimées à son sujet par mon honorable ami, l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham), mais j'ai été frappé par les paroles de mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean). Elles ont une note bien canadienne, bien que je craigne que mon honorable ami ne plaise guère à ses électeurs, s'il va les répéter dans cette partie du pays. Mais pour parler sérieusement, je dois dire au sujet des relations de nos tribunaux avec le conseil privé, que dans la province de Québec nous sommes entièrement satisfaits qu'il y ait appel au plus haut tribunal de l'empire, c'est-à-dire le comité judiciaire du conseil privé. Nous avons limité, il est vrai, à une certaine catégorie les appels à ce haut tribunal, mais les habitants de notre province sont parfaitement satisfaits des jugements qui ont été rendus par ce haut tribunal. Je suis cependant obligé de dire qu'il y a des gens qui n'aiment pas ce tribunal, et je sais par exemple que le très honorable monsieur qui a été considéré comme l'ange protecteur du Canada dans la politique impériale, M. Chamberlain, a attaqué souvent ce tribunal. Aux conférences de 1897 et de 1902, il a proposé qu'un tribunal d'appel impérial, différant du comité judiciaire actuel du conseil privé, fût constitué, mais heureusement les premiers ministres de toutes les colonies qui assistaient à ces conférences s'opposèrent si fortement au plan de M. Chamberlain qu'il ne put le faire adopter. Nous devons nous rappeler que M. Chamberlain a refusé aussi dans l'enceinte du parlement impérial d'accéder à la demande faite par les auteurs ou les pères de la constitution australienne. Les Australiens sont opposés à tout appel au comité judiciaire du conseil privé, excepté à propos de questions constitutionnelles. Mais M. Chambrelain s'est opposé très fortement à ce sujet, et je répète que mon honorable ami (M. MacLean), qui représente un comté si imbu des idées et des principes de M. Chamberlain, aura quelque difficulté à expliquer sa conduite à ses électeurs.

Mais j'applaudis à son ferme patriotisme de Canadien; je me réjouis d'entendre mon honorable ami revendiquer en termes si justes les droits de notre pays.

M. A. K. MACLEAN (Halifax): Je ne me propose pas de commenter très longuement le texte de la résolution que l'honorable ministre des Finances vient de nous faire connaître. Dès l'année dernière il en a lui-même fait à la Chambre un exposé très lucide, et la députation se rend parfaitement compte, si je ne me trompe, de ce qui en est. Je ne saurais me ranger entièrement à l'avis de l'honorable député d'York-sud (M. Maclean) qui voudrait dans tous les cas s'en remettre de l'interprétation des statuts à la décision de la cour suprême.

A mon humble avis, en matière de conventions survenues entre compagnies ou particuliers et les gouvernements, lorsque les circonstances du cas indiquent nettement telle conclusion, laquelle, cependant, n'a pas été exprimée en toutes lettres dans le document législatif couvrant le traité, le Parlement pourrait au moyen d'une loi complémentaire dissiper tout malentendu.

Dans le cas actuel, le débat entre le Gouvernement et la compagnie était le suivant: l'écart entre le prix de vente des actions garanties et leur valeur au pair devra-t-il être comblé au moyen d'une nouvelle émission de parts ou d'un versement en espèces de la part du Gouvernement? Lors du débat qui eut lieu l'année dernière à ce sujet je me persuadai que l'entente entre le Gouvernement et la compagnie était incontestablement de combler cet écart au moyen d'une nouvelle émission de titres. Si j'ai bonne mémoire, le ministre des Finances a déclaré l'année dernière que, dans un état soumis de la part de la compagnie, le prix de revient était grossi d'une somme estimative de tant, en vue de parer à la dépréciation probable des titres sur le marché.

Dès lors, le Parlement aurait pu fort bien, au lieu de porter le différend devant les tribunaux, décider de sa propre autorité

que cette compensation prendrait la forme d'une émission additionnelle de titres. Toutefois, la question a été résolue dans un autre sens à la session dernière, et j'imagine qu'il est trop tard pour revenir là-dessus. Je désire exprimer mon approbation de la ligne de conduite tracée par le ministre des Finances au nom du Gouvernement. Sa proposition me paraît des plus pratiques et acceptables. C'est, en somme, ce qu'avait proposé l'an dernier l'honorable représentant de Welland (M. German), et on se demanda alors s'il serait à propos pour le Gouvernement de contracter un emprunt au taux de 3½ p. 100 en vue d'acheter du 3 p. 100 du Grand-Tronc-Pacifique. Le ministre des Finances, si j'ai bonne mémoire, prétendit, et avec raison, que l'opportunité d'une telle opération était fort douteuse. Dans l'état actuel des choses, le ministre des Finances, comme on sait, dispose cette année d'un notable excédent, et, à mon avis, c'est agir bien sagement que d'en faire l'emploi qu'il propose. Me permettra-t-il de lui poser cette question: ne pense-t-il pas qu'il serait à propos de faire autoriser le Gouvernement dans ce projet de loi à disposer des actions ainsi acquises dès qu'elles auront atteint une valeur justifiant le Gouvernement de s'en défaire.

M. WHITE: Le projet de loi tend à autoriser le Gouvernement à contracter des emprunts en vue de l'achat de ces titres lorsqu'il le jugera opportun. Au reste, le bill autorise le Gouvernement à acquérir soit la totalité, soit une partie seulement des actions émises; entière liberté lui est laissée à cet égard. Il pourrait arriver, bien que la chose ne soit guère probable, que le Gouvernement fût disposé à permettre au Grand-Tronc de vendre une partie des titres suivant les conditions de l'hypothèque. Mon dessein pour le moment est d'acquérir ces actions pour le compte du Gouvernement dans le cours d'un an ou deux. J'ai l'espoir de pouvoir le faire sans recourir à l'emprunt, mais, bien entendu, je ne puis l'assurer. Aussi me suis-je attardé à faire comprendre que le Gouvernement aurait intérêt à émettre ses titres à 3½ p. 100 et à les racheter, réalisant ainsi un bénéfice de six ou sept points. Sans doute l'honorable député conçoit que, quant à faire une émission de cette nature, les titres garantis par le Dominion bénéficient sur le marché du crédit dont jouit le Dominion même; et dès lors, à moins de circonstances très exceptionnelles, le résultat pratique est à peu près le même lorsque le Dominion émet des titres à 3½ p. 100 ou permet au Grand-Tronc-Pacifique d'émettre du 3 p. 100, comme il l'a fait par le passé. Ma prétention, c'est que, ayant en main des fonds disponibles qui ne rapportent aucun intérêt, nous sommes à même d'acheter des titres qui rapportent 3 p. 100. D'un autre côté, si nous jugeons à propos de contracter un emprunt, c'est encore un bénéfice de sept points que nous réalisons en achetant ces titres au moyen de fonds empruntés. Si j'ai bien compris la portée des observations de l'honorable représentant d'Halifax, il aurait approuvé le Parlement de voter une loi contraignant le Grand-Tronc-Pacifique à émettre des bons garantis par le Gouvernement jusqu'à concurrence d'une somme suffisante pour combler l'écart. Je me demande si l'honorable député a examiné la question au point de vue du crédit du Dominion. N'oublions pas que celui-ci et la compagnie du chemin de fer ont soumis leur différend à la cour suprême et au comité judiciaire du conseil privé.

M. MACLEAN (Halifax): Je reconnais bien que la chose ne pouvait se faire une fois les tribunaux saisis de la question.

M. WHITE: Une fois les tribunaux saisis de l'affaire et une fois rendu le jugement du conseil privé, il ne restait plus pour le Dominion qu'à soumettre, comme je l'ai fait, un projet de loi autorisant le paiement de la somme.

M. MACLEAN (Halifax): Ma proposition était pour une époque où le jugement n'était pas encore rendu.

M. WHITE: Oui, je comprends bien.

M. PUGSLEY: Je tiens à exprimer ma divergence à l'égard des vues émises par l'honorable représentant d'Halifax. Le Gouvernement aurait été fort à blâmer d'inviter le Parlement à voter une loi modifiant les droits respectifs de la compagnie et l'Etat. Ce serait comme si le Gouvernement disait à la compagnie: Nous nous proposions de faire ceci ou cela; nous ne savions trop ce que vous en penseriez, mais notre dessein en votant cette mesure était de créer certains droits et obligations; nous ne nous sommes pas exprimés assez clairement pour que les tribunaux décident l'affaire dans un sens favorable à la couronne; aussi allons-nous prier le Parlement de modifier la loi de manière à ce qu'il soit absolument clair que la prétention du Gouvernement doit être maintenue. A mon avis, une telle initiative serait très fâcheuse. Ce serait légiférer après le fait; ce serait dépouiller la compagnie de ses droits acquis, et je ne puis que dire que, à mon avis, l'ancien gouvernement a pris une décision des plus recommandables lorsqu'il a saisi les tribunaux de la question. A l'égard des droits conférés par ce traité, notre Parlement n'avait pas plus le droit de légiférer, avant que les tribunaux eussent été saisis de l'affaire, qu'il n'en aurait une fois le jugement rendu.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Ce que vient de dire l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) a surtout sa raison d'être dans le cas de la convention primitive. Il est bien clair que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique approuve entièrement l'opinion qui a fini par l'emporter, quelles que fussent les vues de l'autre partie. L'honorable député d'Halifax reconnaîtra, je pense, à quel point il serait abusif pour une des parties à la convention, détenant le pouvoir, de se servir de sa majorité au Parlement pour faire triompher son opinion. On perdrait toute confiance dans la fidèle exécution des engagements pris par les pouvoirs publics; et c'est pourquoi j'approuve entièrement ceux qui jugent que l'ancien Gouvernement a agi avec parfaite sagesse en soumettant cette question à la décision des tribunaux. L'honorable représentant d'York (M. W. F. Maclean) a posé quelques questions.

M. MACLEAN (York-sud): Quant à l'aide financière, et quant à la reprise des pourparlers pour l'acquisition du Transcontinental.

M. BORDEN: Ces questions ne me paraissent pas entièrement ressortir de la question. Autant que je sache, on ne nous a soumis aucune proposition d'aide financière de la part du Grand-Tronc-Pacifique. Pour ce qui est de la seconde question: l'exploitation du chemin de fer, elle en soulève deux autres, et en premier lieu, l'exploitation des parties de la voie déjà achevées, en attendant le parachèvement de toute la ligne. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a cette question à l'étude. Il est à négocier certains arrangements, et je pense qu'ils sont déjà conclus, en vue de l'exploitation de certaines parties du chemin de fer par l'Etat, le Gouvernement et la compagnie n'ayant pu s'entendre sur une convention provisoire pour l'exploitation par la compagnie de ces tronçons dans l'intervalle.

Pour de ce qui est de l'exploitation du chemin une fois la ligne parachevée sur tout son parcours, l'honorable représentant d'York-sud n'a sans doute pas oublié que de très amples dispositions ont été prises à cet égard dans le traité et dans les lois votées en 1903 et 1904. La période a été fixée, ainsi que le prix de location, et d'autres mesures ont été prises. Ces conventions ne sauraient recevoir leur effet qu'une fois toute la ligne parachevée.

M. SAMUEL SHARPE (Ontario-nord): Si je prends la parole, c'est simplement pour demander à l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) comment il peut concilier sa présente attitude avec celle prise par lui lors de la délibération en cette enceinte du bill relatif à la compagnie d'assurance Canada Life. Si je comprends bien, ce bill donnait du statut une interprétation définissant les droits des assurés dans cette compagnie, et cela nonobstant l'émission préalable d'une ordonnance sur le sujet.

L'honorable député de Saint-Jean, qui a fait partie du ministère qui favorisait ce bill, ne veut pas aujourd'hui que l'on interprète la loi relative au Grand-Tronc-Pacifique, et il juge la chose souverainement inconvenante. Je ne puis concevoir qu'il prenne aujourd'hui cette attitude.

L'hon. M. PUGSLEY (Saint-Jean) (N. B.): J'ai oublié quelles étaient les dispositions du projet de loi relatif à la Canada Life Assurance Company; mais je suis sûr de n'avoir exprimé alors aucune opinion incompatible avec celle que j'exprimais tantôt. Cette loi-ci me paraît absolument impropre. Il peut y avoir eu dans le cas de la Canada Life des circonstances qui la faisaient échapper à la règle générale, tandis que, dans le cas actuel il n'existe aucune circonstance qui empêche que l'on n'agisse conformément au principe dont j'ai parlé, comme mon très honorable ami le premier ministre déclare, au reste, que l'on devrait faire.

M. MACLEAN (York-sud): En réponse à l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), je désire faire observer que notre cour suprême a coûté cher au Canada, et les décisions qu'elle rend sont peu propres à lui assurer aux yeux de l'univers le rang et la réputation qu'elle devrait avoir et que les Canadiens attendent d'elle. Trop souvent il arrive que ses décisions sont infirmées par le comité judiciaire du conseil privé, et il est quelque peu regrettable que la cour suprême, que nous avons créée à de si grands frais et sur laquelle nous avions cru pouvoir compter pour des jugements définitifs, ne ce soit pas devenue, en tant que ce pays est concerné, un tribunal de dernier ressort. J'aimerais à voir ce tribunal acquérir aux yeux de l'univers la réputation d'être l'interprète final de nos lois et de nos droits. Ce Parlement, qui l'a établi, a le devoir de veiller à ce qu'il réponde à ses intentions, sous la réserve toujours du droit d'appel au comité judiciaire dans les affaires où se trouvent en jeu les droits civils des individus et l'interprétation de nos lois organiques. La cour suprême devrait être renouvelée, et elle devrait avoir la même réputation que celle des Etats-Unis. Ses décisions devraient pour tout le monde être definitives; elles devraient gagner aux institutions canadiennes le même respect que celles des Etats-Unis assurent aux institutions américaines. Ma prétention est que le tribunal de dernier ressort du Canada, savoir notre cour suprême, devrait être le seul et le dernier interprète des lois que vote ce Parlement. J'irais jusqu'à dire que, ce Parlement ayant fait une convention formelle engageant le crédit du pays et comportant le vote de millions de dollars pour l'établissement d'un réseau

de voies ferrées allant d'un océan à l'autre, celui de nos tribunaux qui est commun à tout le peuple devrait être l'interprète de la loi rendue en vue de ce réseau. Ce tribunal, nous l'avons créé afin qu'il nous donnât, sur les affaires qui lui sont soumises, un jugement final, un jugement qui emporte le respect. S'il continue à errer comme il l'a fait jusqu'ici, les décisions qu'il rend ne commanderont pas le respect qu'elles doivent commander. D'ordinaire, quand il s'agit de choses très importantes, la convention indique le tribunal auquel elle devra être soumise en dernier ressort. Si jamais il est question devant cette Chambre d'un traité de cette nature, et que je fasse encore partie de la députation, je demanderai assurément que ce tribunal de dernier ressort soit un tribunal du pays.

Si quelque municipalité ou province entame une négociation avec une compagnie quelconque ou fait avec celle-ci un marché, je l'avertis bien de stipuler dans l'acte que le tribunal suprême qui en devra connaître sera un tribunal de la province. Il n'est pas de moyen plus sûr pour sauvegarder nos droits municipaux, provinciaux ou fédéraux que nos propres tribunaux. Je reconnais volontiers au comité judiciaire du conseil privé le mérite d'être un tribunal du caractère le plus élevé, un tribunal qui rendra dans la mesure où il le peut, une décision absoluement juste. Mais je crois que l'on pourrait créer pour l'empire un tribunal où seraient représentées toutes les colonies, au lieu d'avoir comme aujourd'hui un corps presque exclusivement composé de juges appartenant à des tribunaux de la Grande-Bretagne. A titre de Canadien désireux de voir nos institutions se faire véritablement canadiennes et conformes à nos besoins, je dirai qu'il est temps d'étudier cette question et d'établir une cour suprême qui soit de fait un tribunal de dernier ressort, un tribunal composé de telle sorte que ses décisions commandent partout le respect. Et je crois en disant cela exprimer l opinion de beaucoup de Canadiens. Mon honorable ami a parlé de M. Chamberlain. M. Chamberlain est M. Chamberlain, et moi je suis M. MacLean, occupant un siège dans cette Chambre. De plus, je suis Canadien, et j'affirme, comme étant mon opinion—opinion qui, peut-être, ne sera pas mal vue des Canadiens—que le Canada, par ses tribunaux, est fort capable d'interpréter la législation du pays et de défendre nos droits, qu'il s'agisse de droits municipaux, provinciaux ou fédéraux; à la réserve de soumettre au jugement du conseil privé l'interprétation de nos lois constitutionnelles, parce que celles-ci nous viennent d'Angleterre, et c'est le lieu où il convient de les faire interpréter. Si je ne me trompe pas sur le développement de l'opinion publique au Canada, le Parlement canadien sera avant peu l'auteur même de ses propres lois constitutionnelles, tout en conservant d'étroites attaches avec la mère patrie, le Canada étant une dépendance de la couronne d'Angleterre.

L'hon. M. EMMERSON (Westmoreland): Je partage de tout cœur les sentiments que vient d'exprimer mon honorable ami d'York-sud. Je suis heureux qu'il se soit trouvé parmi nous quelqu'un qui ait le courage de parler comme il l'a fait cet après-midi. C'est du patriotisme âpre, mais du vrai. L'opinion qu'il a émise est, dans une très large mesure, sinon absolument, celle de beaucoup de Canadiens. Si quelqu'un se donnait la peine de revoir les décisions que le comité judiciaire du conseil privé a rendues sur des affaires canadiennes, dans des conditions et dans un milieu absolument étrangers à ce pays, comme dans une atmosphère différente de la nôtre, il se rendrait vite compte, j'en suis convaincu, que la cour suprême du Canada est, à de nombreux égards, sinon à tous, en meilleure position d'interpréter, selon leur vrai sens, des lois rendues dans les conditions qui règnent ici. J'ai désiré simplement exprimer mon entière adhésion aux vues que vient d'exposer avec tant d'à-propos mon honorable ami d'York-sud.

M. WILLIAM THOBURN (Lanark-nord): Avant que cette motion passe, je désire mentionner un fait qui n'a jamais encore, que je sache, été signalé. Ce fait, le voici: les obligations dont il s'agit ont été émises à 3 p. 100. Le Gouvernement de ce jour-là a dû savoir qu'il était impossible d'obtenir rien qui approchât du pair. Dans quel but avait-il émis des obligations à un taux si bas que 3 p. 100, quand il devait savoir que, dans le temps, nulle valeur ne se pouvait négocier à un prix aussi bas sur le marché anglais? N'aurait-il pas été plus avantageux pour le Gouvernement de les émettre à un prix qui aurait eu chance de réaliser le pair ou de s'en rapprocher le plus possible? Eût-on fait cela; le Gouvernement ne se verrait pas obligé d'ajouter aujourd'hui à la chose une aussi forte somme. Peut-être l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham) pourrait-il fournir une réponse à cette question? Et je demanderai au ministre des Finances (M. White) si, à son avis, le Gouvernement a fait de son mieux en émettant des obligations à un taux aussi bas que 3 p. 100.

M. GRAHAM: L'honorable député était peut-être, à l'époque dont il parle, membre de cette Chambre. Pour moi, je ne l'étais pas; moins encore étais-je membre du cabinet. Il est de fait cependant que le taux d'intérêt payé par le Gouvernement était, à l'époque, de 3 p. 100. Bien plus, le Canada

alors empruntait moyennant intérêt de 2¾ p. 100.

M. DEVLIN (Wright): Avant de passer à une autre question et sans vouloir discuter cette affaire d'émission, je voudrais toucher un mot d'une remarque qu'a faite l'honorable député d'York-sud. Pour nous, de la province de Québec, nous avons toujours été absolument satisfaits de l'interprétation donnée à nos lois par les lords du conseil privé.

Cependant, après avoir entendu l'honorable député d'York-sud, je dois dire qu'il exprime là, à mon avis, un sentiment éminemment canadien, un sentiment que j'approuve de tout cœur. Je n'ai absolument rien à dire de la constitution des cours d'appel que nous avons en ce moment. Je n'admets pas cependant le bien fondé d'une assertion qu'a faite l'honorable député, à savoir que les décisions de notre cour suprême n'ont pas l'autorité qu'elles devraient avoir. La cour suprême du Canada est un corps dont nous avons, nous Canadiens, absolument raison de nous énorgueillir. Elle est composée d'hommes du plus haut mérite, et nous devrions nous contenter des décisions qu'elle rend. Qu'il me soit permis d'indiquer à la Chambre la procédure suivie dans la province de Québec quand il s'agit d'appel. De la cour supérieure les plaideurs ont à porter leur cause devant la cour de revision et de celle-ci devant la cour d'appel, composée de cinq juges; ensuite, à la cour suprême et, finalement, en Angleterre. Il existe parmi les Canadiens une croyance généralement trop répandue; c'est qu'il faut absolument sortir des limites du pays pour trouver la vérité. Nous avons eu récemment un exemple de ceci. Le Gouvernement du jour a jugé nécessaire d'aller chercher à Londres et d'engager un homme—sans doute éminemment doué et capable—à venir réformer ici les services de nos diverses administrations civiles. Est-il rien de plus stupide de la part des Canadiens que de croire qu'il faut nécessairement s'adresser à un autre pays, ou même à quelque autre partie de l'empire, pour y trouver quelqu'un qui examine notre comptabilité ou nos procédés d'administration civile.

Il s'agite en ce moment, dans la ville d'Ottawa, une question touchant la pureté de l'eau. . .

M. le PRESIDENT: Je demanderai à l'honorable député de bien vouloir s'attacher au point en discussion.

M. DEVLIN: Si, en parlant de l'eau, je m'écarte du point en discussion, je m'en excuse, monsieur le président. Je respecte votre décision; mais je ne savais pas que ce fût s'écarter de l'objet d'un débat que de faire une comparaison. Est-ce là ce que vous décidez?

M. GRAHAM.

M. le PRESIDENT: Ce qui est hors de la question, c'est toute cette discussion-là.

M. DEVLIN: Comme toujours, je me rends à votre décision, monsieur le président; mais ne sommes-nous pas en train dans le moment de discuter l'interprétation d'une loi, et les lois ne sont-elles pas sujettes à interprétation par la Chambre?

M. BORDEN: Le point en discussion est de savoir si nous devons voter une loi autorisant le cabinet à acheter ces obligations.

M. DEVLIN: Je serais peiné que le premier ministre pût croire que je vais au delà des bornes permises. Je me contente de citer les observations du député d'York-sud auxquelles le premier ministre, si je ne me trompe, n'a pas trouvé matière à critique.

Au demeurant, monsieur le président, je m'incline devant votre décision, bien qu'à mon avis le premier ministre n'eût pas dû intervenir au débat en ce moment. Quant à l'interprétation des statuts, je désire ajouter que je souscris pleinement aux observations du député d'York-sud.

(Il est rendu compte de la résolution qui est lu pour la 2e fois et adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. WHITE demande l'autorisation de présenter un bill (n° 76) concernant l'achat par l'Etat des obligations 3 p. 100 de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

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

SUITE DE LA DISCUSSION DE LA RESOLUTION SUR L'AUGMENTATION DES FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de M. Borden pour la 2e lecture du projet de résolution, adopté en comité général, tendant à accroître les forces navales actives de l'empire et sur l'amendement proposé par sir Wilfrid Laurier.

M. JOHN W. EDWARDS (Frontenac): Au début même de mes observations, cet après-midi, je tiens à citer quelques paroles sorties d'une bouche des plus autorisées de la gauche; ce sont les paroles prononcées, mardi, par le député de Wellington-sud (M. Guthrie).

A mon avis, sauf les matières de forme, nous sommes, pour le fond, assez rapprochés. Vous proposez d'offrir une contribution à la Grande-Bretagne, vous voulez consacrer certaine somme à la construction de dreadnoughts en Grande-Bretagne même. D'autre part, nous nous proposons de donner plus d'extension à la loi du service naval canadien par la création de divisions navales, chaque division devant naturellement compter un dreadnought. Il n'y

a donc guère de différence entre les deux propositions, sauf en matière de forme.

Citons ces autres paroles:

Ce que je suggère, c'est que nous fassions don à la Grande-Bretagne de deux dreadnoughts, à être construits en Angleterre; que la construction de nos deux escadres commence immédiatement au Canada, tout en laissant à l'amirauté le soin de masser ses forces sur le théâtre décisif de la guerre probable.

Avant de présenter mes observations à l'égard de ces deux paragraphes, je veux appeler l'attention sur le coût respectif d'une division navale construite en Angleterre et au Canada, ainsi que sur les frais d'entretien de cette flotte, dans les deux pays respectivement, abstraction faite de la dépréciation.

	Premier cout.		Frais annuel d'entretien	
	Anglais.	Canadien.	Anglais.	Canadien.
	$	$	$	$
Un croiseur de 1re classe	11,750,000	15,650,000	700,000	980,000
Trois croiseurs type "Bristol"	3,393,000	4,524,000	700,000	980,000
Six contre-torpilleurs	3,600,000	4,800,000	486,000	680,000
Trois sous-marins	1,350,000	1,800,900	120,000	168,000
Coût d'une division navale	20,093,000	26,744,000	2,096,000	2,808,000
Coût de deux divisions navales	40,186,000	53,488,000	4,012,000	5,616,000

Les chiffres relatifs aux frais de construction reposent sur les soumissions du plus bas chiffre reçues par le Gouvernement précédent pour la construction de croiseurs et de destroyers, et les chiffres relatifs aux frais d'entretien annuels sont de 40 p. 100 supérieurs aux frais réels en Grande-Bretagne.

Je tiens à mettre ici en relief l'attitude prise par le premier ministre, au cours de ses observations sur le question. J'emprunte ces paroles au compte rendu des débats:

Ces vaisseaux seront à la disposition de Sa Majesté le roi pour la commune défense de l'empire. Pour l'entretien et la direction, ils feront partie de la marine royale; et si plus tard, le peuple canadien veut établir une escadre canadienne de la flotte britannique, le gouvernement canadien pourra rappeler ces vaisseaux pour faire partie de sa marine militaire, et alors naturellement leur entretien serait afférente au Canada et non plus à la Grande-Bretagne.

Cette partie du discours du premier ministre, les députés de la gauche l'ont passée sous silence. En quoi donc les deux projets diffèrent-ils? Nous proposons de consacrer $35,000,000 à la construction de trois dreadnoughts, le député de Wellington-sud veut dépenser $23,500,000, prix de deux dreadnoughts construits en Angleterre, et en outre, les deux divisions navales canadiennes. Il est facile d'établir la comparaison entre les deux projets, en matière des frais.

Il prétend qu'au fond il n'y a guère de différence entre sa proposition et celle du Gouvernement; mais alors, je me demande, à quoi bon tout ce bruit, au cours des vacances de la Noël? Pourquoi toutes ces harangues prononcées à la tribune populaire tant par le député de Wellington-sud (M. Guthrie) que par le député de Rouville (M. Lemieux) qui, devant les population d'Ontario et de Québec ont prétendu que dans quelques mois il y aurait un changement de gouvernement; que le Gouvernement actuel sera forcé de faire une consultation populaire sur cette question, et pourtant, au dire du député de Wellington-sud, il n'y a guère de différence entre la proposition du Gouvernement et celle de son propre chef.

Mais, monsieur l'Orateur, quelle est la différence réelle entre la proposition énoncée par le premier ministre et celle formulée par le chef de l'opposition. Monsieur l'Orateur, la divergence réelle entre les deux propositions, la véritable question, le nœud de tout le débat, c'est que la proposition du premier ministre tend à l'unité de l'empire, tandis que celle du chef de l'opposition a une tendance séparatiste. Voilà ce qui distingue la proposition formulée par le chef du Gouvernement et celle du chef de la gauche?

M. PUGSLEY: Cela veut dire sans doute qu'il n'y aura pas de marine canadienne?

M. EDWARDS: L'honorable député peut bien m'interrompre à son gré; mais avant de terminer, je tiendrai parole, je lui citerai certaines paroles de députés de la gauche corroborant ma propre assertion.

Citons d'abord la résolution proposée ici même, le 29 mars 1909, par le député de Toronto-nord (M. Foster). Voici ce texte:

Que, de l'avis de cette Chambre, en vue de ses ressources si grandes et si variées, en raison de sa situation géographique et de son

milieu national, en égard aussi à cet esprit d'indépendance et cet amour-propre qui seuls sont de mise chez un peuple viril et progressiste, le Canada ne saurait plus longtemps hésiter à assumer sa propre part de responsabilité et du fardeau financier se rattachant à la protection convenable de son littoral et de ses grands ports maritimes exposés.

Portant la parole à la suite du député de Toronto (M. Foster), le premier ministre du jour remarqua que la seule critique qu'il avait à adresser à cette résolution, c'est qu'on aurait dû lui donner une forme plus concrète. La résolution n'allait pas assez loin, à son gré. Au cours de ses observations sur cette résolution, le député de Toronto-nord fit une proposition à cette Chambre et au Gouvernement alors au pouvoir. Il déclara que si le Gouvernement libéral au pouvoir donnait un ou deux dreadnoughts à la Grande-Bretagne, les députés de la gauche, les conservateurs, appuieraient cette initiative du Gouvernement. Je tiens à mettre en relief ici certains arguments, certaines affirmations formulées par le chef de l'opposition, à la suite de cette proposition soumise par le député de Toronto-nord. Le chef de l'opposition se servit alors des paroles qui ne sauraient prêter à l'équivoque. Ces paroles indiquaient que, dans sa pensée, le Canada devait prendre quelque initiative dans le sens suggéré par le député de Toronto-nord. Citons:

Nous vivons dans un siècle où les événements se succèdent avec une étonnante rapidité. Nous venons d'apprendre que la plus grande puissance militaire mondiale du moment songe peut-être à disputer à la Grande-Bretagne l'empire des mers. Il y a peut-être lieu de croire, comme on l'affirme, que l'Allemagne construit plus de vaisseaux que la Grande-Bretagne et qu'elle en pousse la construction plus rapidement. Peut-être y a-t-il une conclusion à tirer de tous ces faits et la seule conclusion c'est que l'Allemagne songerait à porter à l'Angletetrre sur les hautes mers le coup qu'elle a portée à la France sur terre.

Le chef de l'opposition ajoutait:

On le sait, la chose est du domaine de l'histoire, depuis des années la Prusse se préparait en silence à se mesurer avec la France qui, jusque-là, avait été la plus grande nation militaire du monde; la Prusse, dis-je, attendit l'occasion favorable et au moment voulu, frappa le coup mortel.

Je le demande au chef de l'opposition: la note d'alarme qu'il faisait retentir à ce moment-là est-elle moins applicable à la situation actuelle qu'à celle d'alors? Est-ce que les intentions de l''Allemagne sont moins claires aujourd'hui qu'elles ne l'étaient en 1909, lorsqu'il fit retentir cette note d'alarme? A mon avis, les intentions de l'Allemagne sont même encore plus claires qu'elles ne l'étaient alors. Qu'elles fut alors l'attitude du "Globe" de Toronto? Bien qu'on ait déjà cité cet extrait, je veux le citer de nouveau.

M. EDWARDS (Frontenac).

Le 24 mars 1909, le "Globe" disait:

Mais en réalité, la guerre existe. Cette rivalité en matière de constructions maritimes, c'est la guerre. Si la mère patrie était aux prises avec l'ennemi dans une lutte suprême, les Canadiens ne pourraient pas traverser assez tôt l'Atlantique pour aller à son secours. Mais il faut se rappeler que le besoin de cette aide se fait aussi vivement sentir aujourd'hui que si la guerre existait réellement, au lieu de cette rivalité en matière de dreadnoughts. C'est le devoir du Canada à tous les points de vue, en raison de notre affection pour la terre de nos pères et en vue de notre propre intérêt, de prendre une décision rapide et pratique.

Ce sont les expressions du "Toronto Globe" à ce propos. Deux jours plus tard, le même journal, le "Toronto Globe", disait ceci:

Le genre de navire qui devrait être construit est fixé par les circonstances. La concurrence acharnée qui existe maintenant entre l'Angleterre et l'Allemagne s'exerce sur les cuirassés d'escadre de premier rang. Si le Canada devait construire une flotille de guêpes et de frelons, elle n'aurait aucun effet moral sur la situation. Ce que nous aimerions voir faire au Canada ce serait de se manifester par un véritable acte dans cette concurrence des flottes, en étant heureux et fier de se ranger à côté de la mère patrie.

Voici ce que disait alors le "Toronto Globe" et j'attire spécialement l'attention des membres de l'opposition sur le passage où il s'agit d'une flottille de guêpes et de frelons qui n'aurait aucun effet moral sur la situation.

Quelle a été la position prise par le très honorable chef de l'opposition? En 1909, il reconnaît clairement le danger, il reconnaît clairement les desseins de l'Allemagne. Il admet alors qu'un danger peut surgir, mais il dit qu'il n'est pas imminent. Suivons-le un peu plus loin, et je dois dire immédiatement qu'il me semble que tous les discours du très honorable chef de l'opposition sur les questions importantes devraient être accompagnés d'un index explicatif, car il est très difficile de comprendre ce que mon très honorable ami veut dire sur toutes choses. Le 3 février 1910, quand il a présenté le bill de la marine il a dit encore qu'il reconnaissait les desseins de l'Allemagne et qu'il admettait le danger. Mais il a ajouté: "Vous n'avez pas besoin d'avoir peur en ce moment, il n'y a aucun danger imminent maintenant, mais prévoyons pour dans trois ou quatre ans". Or les trois ou seront expirées dans un mois et la limite de sa prophétie sera atteinte dans un peu plus d'un an, de sorte que, d'après les paroles de mon très honorable ami prononcées en 1910, nous approchons bien vite des jours d'épreuve pour l'empire, nous sommes bien près du jour où il s'agira de la destinée du Canada, car c'est exactement ce qu'il voulait dire. En dépit de ses propres

paroles, sur ce point, il persiste à approcher le télescope de son œil aveugle et à déclarer qu'il n'existe pas de danger imminent. En 1911, l'Angleterre et l'Allemagne ont été à la veille d'en venir aux mains; le vaisseau amiral de l'Angleterre a dirigé ses projecteurs électriques sur les cuirassés allemands qui croisaient au large des côtes anglaises.

Pourquoi le très honorable chef de l'opposition persiste-t-il dans une politique qui empêchera le Canada de faire quoi que ce soit pour la défense impériale ou de prendre une part quelconque à la défense de l'empire. Il est possible d'avoir quelques éclaircissements sur son attitude en prenant texte de ses paroles et je me propose d'en faire insérer quelques-unes dans les débats.

Voyons quelle a été l'attitude de mon très honorable ami, à la conférence impériale. Je citerai ici le "Times" de Londres à propos de son attitude à la conférence de Londres, afin de montrer comment elle était appréciée. Je citerai d'abord les paroles de sir James Findlay, pour indiquer comment était considérée l'attitude du très honorable chef de l'opposition par une personne complètement étrangère à ce pays. Sir James Findlay est le procureur général de la Nouvelle-Zélande et il était un des délégués à la conférence impériale de 1911. Il s'exprime en ces termes:

Il est incontestable que les paroles et l'attitude de sir Wilfrid Laurier à la conférence m'ont paru établir une certaine distance autour du cercle de famille—une froideur polie ou plutôt courtoise aux prétentions de la parenté et à toute proposition tendant à une coopération plus active.

Le même personnage dit encore:

Je crois certainement pouvoir dire que l'avenir du Canada et quelques-uns des projets du cabinet Laurier, à propos de cet avenir—notamment le traité de réciprocité avec les Etats-Unis et la politique navale distincte du Canada—donnent plus de soucis aux ministres anglais que l'avenir d'aucune des autres colonies.

Ce personnage n'était pas, je l'admets, en état de connaître toutes les paroles du très honorable chef de l'opposition. Permettez-moi d'en citer quelques-unes pour montrer quelle a été son attitude dans le passé. En 1892, parlant dans cette enceinte, voici comment il s'exprimait d'après les "Débats" (v. a. page 1143):

Y a-t-il quelque part un Canadien qui ne saluerait pas avec joie le jour où le Canada pourrait se dispenser des services de la diplomatie anglaise?

En 1910, les Débats, page 2977 (v. a.) donnent le texte des paroles qu'il prononçait:

Lord Durham déclarait dans son rapport que les conditions étaient telles que les deux provinces devaient être unies de façon que les Canadiens-Français seraient gouvernés par la main rigide et inflexible d'une majorité anglaise.

Je n'ai pas besoin de dire que ce sont les paroles du très honorable chef de l'opposition et non celle de lord Durham. Puis, en 1891, parlant à Boston, il s'est exprimé ainsi:

Le Canada ne consentira jamais à la fédération impériale, même sur une base commerciale, parce qu'il en resulterait comme conséquence, que le Canada participerait aux guerres de l'Angleterre et le Canada ne consentira jamais à participer aux guerres de l'Angleterre.

Ne voyez-vous pas dans ces paroles une explication de son attitude particulière au sujet du fait que quand l'Angleterre est en guerre le Canada est en guerre et le sens qu'il y a ajouté? Il dit encore à Boston:

La conduite de l'Angleterre et du Canada durant la guerre civile de 1861-1866, fut une honte pour l'Angleterre et le Canada.

Il a fait cette déclaration dans un pays étranger, bien que les archives fédérales contiennent les remerciements publiés du gouvernement des Etats-Unis de l'époque, au gouvernement du Canada et au peuple canadien pour leur attitude sage, prudente, neutre et conservatrice durant la guerre civile. Il a absout le Canada de l'accusation que le très honorable leader de l'opposition avait porté dans un pays étranger contre le peuple de ce pays. Au sujet de l'accusation portée contre l'Angleterre, je veux faire insérer dans les débats, la déclaration d'un libéral qui n'est autre que le très honorable W. E. Gladstone qui, dans une lettre à un de ses amis aux Etats-Unis, s'exprime ainsi:

Je puis dire que le gouvernement anglais n'a jamais à aucune époque pris en considération le sujet de la reconnaissance des états du Sud, dans votre grande guerre civile, sauf quand il a appris la proposition de l'empereur Napoléon III, alors qu'il a refusé d'examiner cette proposition, sans restriction ou hésitation ou retard ou acquiescement.

Je crois, monsieur l'Orateur, que c'est mon devoir d'exposer ces faits à la Chambre et de justifier le Canada et l'Angleterre, autant que ma faible voix est capable de le faire, contre la calomnie qui a été déversée sur eux par le très honorable leader actuel de l'opposition. Voici encore une autre de ses observations:

C'est une grande et fatale erreur de faire de l'allégeance—l'allégeance anglaise—la base du commerce.

Il a encore dit ce qui suit dans un pays étranger:

La situation actuelle du Canada ne peut pas durer. Aujourd'hui même l'Angleterre et le Canada ont des intérêts tout à fait différents et le temps viendra où, par la nature même des choses, la séparation se produira.

Il nous dit maintenant que toute pensée de séparation serait une folie et un crime. Quel est celui qui a été le premier coupable de cette folie et de ce crime, quel est celui qui en face des citoyens de ce pays dit aujourd'hui que la séparation serait une injustes et qui s'avoue lui-même criminel en ce qui a trait à cette question?—c'est le très honorable chef de l'opposition. Il dit aussi:

Je suis un sujet de la couronne britannique...

C'est heureux pour le Canada et pour l'empire que tous les sujets de la couronne britannique ne soient pas du même calibre que le très honorable chef de l'opposition.

...mais, chaque fois que j'ai à choisir entre les intérêts de l'Angleterre et ceux du Canada, il est évident pour moi que les intérêts de mon pays sont identiques aux intérêts des Etats-Unis de l'Amérique.

C'est là le très honorable chef de l'opposition qui, au cours de ce débat, a trouvé à redire aux paroles du même genre qui ont été prononcées dans la province de Québec. Il a encore fait cette déclaration:

J'ai répété bien des fois que le but de mes aspirations était l'indépendance du Canada, de voir en temps voulu le Canada une nation indépendante.

Quelles sont les déclarations que nous devons croire de mon très honorable ami? N'y en a-t-il pas une qui, si elle a un sens, envisage la séparation et pourtant il dit aujourd'hui que ses propres paroles ont été folie et un crime. Quelle est celle de ses affirmations que nous devons accepter comme exprimant ses véritables sentiments? Pour ma part, je l'ignore.

La conséquence naturelle de déclarations de ce genre faites par un homme qui a été une brillante lumière d'un des grands partis politiques du pays, c'est que ses vues ont fait une impression sur un grand nombre de ses partisans.

Je voudrais citer quelques opinions émises par quelques-uns de libéraux influents. En discutant la loi du service naval en 1910, sir Frederick Borden, a fait allusion à la doctrine Monroe et a dit:

La doctrine Monroe signifie que le Canada est protégé contre une agression étrangère.

M. Roy, de Dorchester, a dit aussi:

La doctrine Monroe impose aux Etats-Unis l'obligation de nous protéger.

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de dire dans cette enceinte que d'après moi—je ne donne que ma propre opinion—la doctrine Monroe est une prétention d'autorité injustifiable de la part des Etats-Unis; la doctrine Monroe n'a aucune valeur pour le Canada, mais si un jour nous étions assez malheureux pour tomber sous l'application de la doctrine Monroe, nous pouvons être assurés que nous payerions cher la protection que nous aurions reçue des Etats-Unis.

Je voudrais voir le moment où la doctrine Monroe disparaîtra entièrement et j'estime qu'elle devrait être considérée comme une chose du passé. Je crois que dans la partie méridionale de ce continent, dans l'Amérique du Sud, il y a de la place pour le développement des belles énergies de la race allemande et je voudrais que cette partie du continent américain soit ouverte avec tant de facilité que les Allemands puissent avoir l'occasion de s'y faire valoir. Permettez-moi de citer encore un des députés libéraux qui a fait un discours ici même en 1910. Je veux parler de l'ex-représentant de Nicolet (M. Turcotte) qui a dit:

Je suis en faveur d'une flotte suffisante pour protéger nos pêcheries et rien de plus.

M. Beauparlant a dit qu'il consentirait à une flotte canadienne, mais seulement pour nous.

M. Ecrément était d'opinion que la flotte canadienne devait être construite au Canada, sous la surveillance des autorités canadiennes, et qu'elle ne devait jamais être employée en dehors du Canada. Je crois rester dans les limites de la vérité en disant que M. Brodeur partageait cette manière de voir. M. Maclean, qui représentait Huron-sud, disait:

A titre de Canadien je tiens à déclarer qu'au point de vue matériel nous ne devons rien à la Grande-Bretagne.

Mettons en regard de ces déclarations celles de l'honorable chef de l'opposition, faites au cours du présent débat. Il se plaignait de ce que dans la province de Québec quelqu'un avait osé dire que le Canada avait rempli tout son devoir en assurant la défense de ses côtes. De pareils sentiments semblaient lui faire horreur, car voici ce qu'il en disait:

Mais quand on s'est employé pendant des mois et des années à reprendre des doctrines aussi malsaines, cette propagande laisse une impression beaucoup plus facile à créer qu'à dissiper par la suite.

Personne ne sait mieux que mon très honorable ami tout ce que cette phrase contient de vérité. Pendant des années, à l'aide de semblables déclarations, il a réussi à créer une impression qu'il n'a jamais désiré voir se dissiper. Il proteste contre ceux qui parlaient ainsi, et cependant, pendant le débat de 1910, des députés libéraux qui siégeaient derrière lui sont venus les uns après les autres faire des déclarations semblables, sans qu'il leur fît jamais un semblant de remontrance. Il ne leur disait pas que les doctrines qu'ils exposaient étaient malsaines; il se montrait plutôt disposé à les approuver. Permettez-moi de mettre sous les yeux de la Chambre un autre joyau, extrait des discours libéraux. M. Turcotte, qui représentait alors le comté de Nicolet, disait:

Ce n'est pas l'acte d'un patriote de prétendre que nous devons toujours rester sous la protection du drapeau anglais. Dieu merci! j'ai la conviction qu'il n'en sera pas ainsi et, dans mon humble opinion, la création d'une marine de guerre sera notre dernier pas vers l'indépendance. Je parle au point de vue des Canadiens et je sais que ce point de vue est celui du plus grand nombre des électeurs de mon comté et, je dirai même, de la majorité des électeurs de la province de Québec. Tôt ou tard, le Canada n'aura-t-il pas à choisir entre l'annexion et l'indépendance?

L'honorable député de Nicolet parlait en français. Malheureusement, je ne connais pas cette langue que j'aimerais beaucoup à pouvoir parler. Mais l'honorable chef de l'opposition comprend le français. Il saisissait parfaitement le sens des paroles prononcées par l'honorable député de Nicolet, et il n'a pas fait entendre la moindre protestation quand un de ses partisans déclarait que c'est manquer de patriotisme que de supposer que le Canada restera indéfiniment sous la protection du drapeau anglais.

Il n'a pas fait entendre la moindre protestation quand le député de Nicolet prenait Dieu à témoin de son désir de voir notre situation actuelle changer bientôt. L'honorable chef de l'opposition n'a pas ouvert la bouche pour protester pendant que l'honorable député de Nicolet déclarait que les opinions qu'il exprimait étaient aussi celles de ses commettants et celles de la majorité des électeurs de la province de Québec.

L'honorable chef de l'opposition a mauvaise grâce aujourd'hui à dénoncer des déclarations qui peuvent avoir ou ne pas avoir été faites, depuis quelques mois dans la province de Quebec, lui qui est resté coi pendant que ses partisans prononçaient en sa présence les paroles que je viens de rapporter.

D'ailleurs, en quoi a consisté toute la carrière publique de l'honorable chef de l'opposition? Depuis son entrée dans la vie publique, tous ses efforts ont tendu à la séparation du Canada et de l'empire. Pour arriver à ses fins, il a dénigré l'œuvre de la diplomatie anglaise et il a appris aux autres à la dénigrer Il a faussé et dénaturé l'histoire de l'Angleterre et du Canada; en termes déguisés, ou ouvertement, il a proféré l'insulte aux Canadiens d'origine anglaise et il a encouragé ses partisans à le suivre dans cette voie; il a représenté les hommes d'Etat de l'Angleterre comme des tyrans et des oppresseurs et les héros canadiens comme des rebelles et des traîtres. Telle est l'œuvre à laquelle s'est voué le chef actuel de l'opposition, sir Wilfrid Laurier.

Il s'est plaint amèrement des nationalistes de la province de Québec. Je n'ai pas à prendre la défense de ces derniers; je répudie un grand nombre de leurs doctrines, mais au moins il n'y a qu'à entendre leurs discours pour savoir ce qu'ils veulent; ils ne laissent planer aucun doute sur leurs intentions. L'honorable chef de l'opposition est le dernier homme qui puisse se permettre de critiquer les nationalistes qui sont ses propres créatures. C'est à ses côtés qu'ils ont puisé les doctrines qu'ils prêchent aujourd'hui. Il leur reproche de dire que le Canada ne doit rien à l'Angleterre; depuis vingt-cinq ans il n'a cessé de répéter la même chose, d'un bout à l'autre du pays. Il accusa les nationalistes de Québec de soulever les animosités de race et de religion, mais est-il lui-même à l'abri de tous reproches, sous ce rapport? Oublie-t-il son mousquet de la Saskatchewan? Il leur attribue des paroles qui sentent la trahison, mais qu'on me cite une phrase ou une simple parole d'un chef nationaliste de la province de Québec, qu'on me cite une déclaration quelconque d'un agitateur politique, depuis Papineau et Mackenzie, jusqu'à Bourassa et Mackenzie King, et je m'engage à trouver la contrepartie de ces déclarations incendiaires dans les propres discours de l'honorable chef de l'opposition. Son langage peut avoir été plus subtile et plus artificieux, mais le sentiment n'y perce pas moins; le sarcasme est déguisé sous les fleurs de rhétorique.

Sous prétexte que la résolution de l'honorable député de Toronto-nord n'était pas suffisamment explicite, il en proposa une autre, dont le deuxième paragraphe se rapporte directement à la question qui nous occupe. Ce paragraphe est ainsi conçue:

> La Chambre réaffirme l'opinion qu'étant donné les relations constitutionnelles existant entre la mère patrie et les colonies autonomes le versement au trésor impérial d'une contribution régulière et périodique pour des fins navales et militaires ne constituera pas, en ce qui concerne le Canada, une solution satisfaisante du problème de la défense.

C'est le paragraphe qui a été adopté et dans lequel les mots "contribution régulière et périodique" ont remplacé les mots "contribution déterminée" que contenait le projet rédigé par sir Wilfrid Laurier. Le changement a été fait à la demande du premier ministre actuel. Cela veut dire que le Canada, en 1910, était opposé à toute contribution régulière et périodique; en 1913, nous sommes encore opposés à toute contribution régulière et périodique et nous en avons la preuve dans cette récente déclaration du premier ministre.

> En présentant cette proposition, il est bon de rappeler que nous nous engageons nullement à l'établissement d'un système de contributions régulières et périodiques.

Quelle est la portée du changement proposé par le premier ministre en 1909?

Quiconque possède la moindre notion de la langue anglaise doit admettre que le projet rédigé par l'honorable chef de l'opposition énonçait une proposition absolument négative et que s'il avait été adopté dans cette forme, le Canada aurait été dans l'impossibilité d'offrir une contribution quelconque, quelles que fussent les circonstances. Grâce à la modification opérée dans le texte, à la demande du premier ministre actuel, cette proposition négative se trouve changée en une profession de foi politique. Permettez-moi de rappeler un des arguments invoqué par M. Borden en cette circonstance:

En se déclarant opposé à une contribution déterminée, on fait savoir à la Grande-Bretagne et à l'univers ce que nous ne sommes pas prêts à faire, alors, à ce qu'il me semble, c'est ce que nous sommes prêts à faire qu'il convient de déclarer au monde entier.

Un peu plus loin il ajoute:

Un temps viendra peut-être où, faute d'avoir convenablement préparé le pays, ce sera une contribution qui sera exigée de nous.

Quand l'honorable chef de l'opposition accepta la proposition de l'honorable M. Borden et modifia le projet original dans le sens que je viens d'indiquer, il a, par là-même, accepté le principe d'une contribution à l'Angleterre. Dans certaines conditions. Quelle conclusion pourrait tirer l'Angleterre ou tout autre pays, après avoir pris connaissance du projet tel que rédigé en premier lieu, des explications données par le premier ministre actuel et de la résolution telle qu'elle fut définitivement adoptée par la Chambre? La seule conclusion que l'on pourrait tirer serait que le Canada est opposé à toute contribution régulière et périodique, mais qu'il n'est pas opposé à une contribution, étant données certaines conditions comme celles qui existent actuellement au Canada.

Permettez-moi de mettre en regard l'attitude prise par l'honorable chef de l'opposition et par l'honorable premier ministre, parce que je désire que les électeurs, ceux de mon comté entre autres, comprennent la différence qui existe entre les deux hommes et soient plus en état de faire un choix. A la page 1735 (v.a.) des Débats de 1910, je vois que vous-même, monsieur l'Orateur, avez posé à l'honorable chef de l'opposition une question ainsi conçue:

La guerre dont vous parlez signifie-t-elle une guerre dans une partie quelconque de l'empire ou une guerre au Canada seulement?

Voici la réponse:

Une guerre n'importe où. Quand l'Angleterre est en guerre, le Canada est en guerre; il n'y a pas de distinction à faire. Si l'Angleterre dont nous sommes une possession est en guerre avec une nation quelconque, le Canada est exposé à l'invasion et, par conséquent, le Canada est en guerre.

M. EDWARDS (Frontenac).

Mais à la page 2965 (v. a.) du même volume, il ajoute ceci:

Il ne s'en suit pas cependant, parce que l'Angleterre soutient une guerre que le Canada doive nécessairement prendre part à cette guerre.

C'est là une politique de quasi détachement. On ne pourrait atteindre la fin qu'elle préconise et, certes, la population de notre pays ne saurait se rallier à l'idée qu'on avance ainsi. Au cours du même débat l'honorable premier ministre a fait expressément connaître la ligne de conduite qu'il entendait suivre. Voici:

Aussi longtemps que le Canada fera partie de l'empire, il se trouvera en guerre si l'empire doit avoir recours aux armes pour défendre ses droits attaqués. Aussi longtemps que le drapeau britannique flottera sur le Canada, celui-ci se trouvera en guerre si ce drapeau est menacé. Dès l'instant qu'on s'attaque à ce drapeau, le Canada se trouve en guerre avec la nation ou le pays qui commence ainsi les hostilités.

Ces termes sont bien précis. Je rappelle à la population de notre pays les affirmations des deux hommes qui dirigent aujourd'hui les deux grands partis politiques en cette Chambre, et je lui demande de choisir entre la politique prônée par chacun de ces deux chefs. Je connais d'avance son verdict. A la page 1144 des "Débats" de 1892 je trouve rapportées les paroles suivantes du très honorable chef de la gauche.

Je suis prêt en aucun temps, au risque d'être taxé d'entretenir des idées favorables à l'annexion, d'accepter un dollar américain de préférence à un schelling anglais. Maintes et maintes fois j'ai répété que l'ultime fin de mes aspirations est l'indépendance du Canada, lorsque l'heure sera venue pour lui d'en jouir dans sa plénitude.

Je pourrais faire observer ici que c'est le même très honorable chef qui a déjà dit auparavant: "Toute idée de séparation serait une folie et un crime". Je trouve, en lisant la page 1142 des "Débats" de 1892, les paroles suivantes du très honorable chef de l'opposition:

J'ai entretenue mes compatriotes dans cette idée d'indépendance. Si nous sommes fidèles à notre passé, nous ferons voir à l'univers tout entier le spectacle unique et sans précédent d'une nation obtenant son indépendance graduellement, sans heurts, et cela, tout aussi naturellement que le fruit mûr se détache de l'arbre qui l'a porté.

C'est encore le même très honorable chef du parti qui au cours du même débat disait: "Toute pensée de séparation serait une folie et un crime". Quelle affirmation devons-nous croire? Lorsqu'on trouve quelqu'un qui, à l'instar du très honorable chef de la gauche, se tient sur la clôture lorsqu'il s'agit de la moindre question importante qu'on soumet à la Chambre, on doit se demander quelle foi on peut avoir en un

homme semblable. Je demande à la Chambre de mettre ces déclarations en faveur de l'indépendance en contraste avec celles de mon chef respecté, le très honorable premier ministre de ce pays. Voici ce qu'il disait et que je trouve rapporté à la page 3518 du hansard de 1909:

Je ne partage pas l'opinion de ceux qui aiment à voir l'intégrité de l'empire britannique menacé par l'indépendance future du Canada. A l'instar de sir John Macdonald, je suis né sujet britannique; j'espère rester et mourir sujet britannique.

J'ose croire qu'il ne se lèvera jamais le jour où le drapeau britannique cessera de flotter sur ce Canada que nous aimons avec autant de sincérité.

Tels sont mes sentiments et ce sont aussi ceux de la population du comté de Frontenac, oui, tels sont les désirs et les aspirations des habitants de ce pays des bords de l'Atlantique aux rivages du Pacifique. Je suis convaincu que le très honorable premier ministre se fait l'écho des sentiments de tout le peuple du Dominion sans distinction de provinces ou de localités. Je crois que le très honorable chef de la gauche n'exprime pas même le sentiment véritable de la province de Québec. Il y a quelques années un expert dans les questions qui relèvent de la milice, sir John French, est venu au Canada; il a préparé un rapport où il signalait plusieurs des points faibles de la défense de notre territoire. Sir Frederick Borden, alors ministre de la Milice, a profité de la discussion du budget qu'il soumettait à la Chambre, pour faire une admission en ce qui regardait le statut et l'avenir de la milice du Canada. Je cite ces paroles:

Le devoir de notre milice a été d'assister l'armée britannique chaque fois qu'il a surgi des difficultés au Canada.

Cela revient à dire que c'est sur les soldats et sur les canons de la Grande-Bretagne que le Canada devait et doit encore compter pour la défense de son sol. Mais combien à plus forte raison nous importe la protection de la marine de guerre britan- protéger nos côtes. Le très honorable chef de la gauche propose la création d'une marine de guerre dont une partie protégera notre littoral de l'Atlantique et l'autre celui du Pacifique, les vaisseaux qui composeront ces flottes devant être construits au Canada et manœuvrés par des Canadiens. Combien de temps faudrait-il pour construire une flotte semblable? Je tiens à citer l'opinion que M. Churchill, premier lord de l'amirauté, exprimait à la chambre des communes britannique le 22 juillet dernier. Voici:

Il faut de dix-huit à vingt mois pour construire un navire peu considérable; la construction de grands vaisseaux dure quatre ans quelquefois, deux ou trois ans, au moins. Les bassins ne sont pas terminés avant quatre ans de travail continu. L'instruction des marins dure deux ou trois ans; celle des artilleurs se prolonge plus longtemps; quant aux officiers, s'ils doivent suivre un cours pratique en théorique, durant au moins six ou sept ans.

Ce sont là les paroles du premier lord de l'amirauté, d'un homme dont l'avis l'emporte sur celui de tous les experts que l'empire compte. Quelle conclusion devons-nous tirer de tout cela? Alors même qu'on adopterait la politique énoncée par le très honorable chef de la gauche, il n'en serait pas moins vrai que d'ici à quinze ans au moins, le Canada ne pourrait compter que sur le secours de la Grande-Bretagne pour la protection de ses côtes et pour celle de son commerce maritime.

UNE VOIX: L'honorable député peut-il nous donner une idée du temps qu'il faudrait pour construire ces navires au Canada?

M. EDWARDS: Les opinions varient sur ce point. Il me semble qu'il faudrait, au moins, dix ou quinze ans pour exécuter ces ouvrages. Mais dans l'intervalle se trouvera-t-il quelqu'un de la gauche pour nier que nous, en notre qualité de Canadiens, devons compter exclusivement sur la protection de la Grande-Bretagne? Voilà en quelle position nous nous trouvons. La défense de notre littoral ainsi que celle de notre territoire nous viendra de la même source, ainsi que sir Frederick Borden le disait en parlant de notre sol, c'est-à-dire de la Grande-Bretagne. Pourtant, en présence de faits aussi indéniables, on trouve encore quelques Canadiens conduits par le très honorable chef de la gauche et ses principaux lieutenants, dont les sentiments se résument à compter sur la protection de la marine de guerre britannique au cours des dix ou quinze années prochaines, sans rien offrir à la mère patrie en retour. J'affirme que la seule chose que nous pouvons faire à l'heure qu'il est pour retenir un semblant de ce respect que nous nous devons à nous-mêmes et qui est déjà par trop sérieusement compromis à la suite de l'attitude et des actes du très honorable chef de la gauche et de ses partisans, c'est d'approuver le projet de contribution soumis par le très honorable premier ministre, et—pour me servir des termes mêmes du "Globe" de Toronto—c'est de démontrer par un acte formel que dans ce concours de marines de guerre le Canada se range avec fierté et bonheur aux côtés de la mère patrie.

On a beaucoup parlé d'urgence; l'on a donné à ce terme différents sens. Cependant, tout se résume à bien saisir la situation où la Grande-Bretagne se trouve, en qualité de puissance maritime, vis-à-vis les autres pays. Je ne saurais trouver de meilleurs termes que ceux qu'on emploie dans

le mémoire de l'amirauté britannique qu'on a remis aux membres de cette Chambre.

Le pouvoir de l'empire britannique de maintenir cette supériorité sur l'océan, laquelle est essentielle à sa sécurité, doit se mesurer de temps à autre sur les forces navales des autres nations de l'univers.

Qu'on me permette à nouveau de consigner aux débats quelques chiffres qui se rapportent à l'Allemagne et à la position qu'elle occupe au point de vue de sa marine de guerre:

Alors qu'en 1898 la marine de guerre de l'Allemagne se composait de:

9 cuirassés d'escadre (non compris les vaisseaux chargés de la défense des côtes), de 3 cuirassés de première classe, de 28 cuirassés ordinaires, de 113 torpilleurs et qu'elle comptait 25,000 hommes, tout cela coûtant annuellement £6,000,000 ($30,000,000), l'escadre complète de 1920 comprendra:

41 cuirassés d'escadre, 20 croiseurs de première classe, 40 croiseurs ordinaires, 144 torpilleurs, 72 sous-marins et 101,500 marins, tout cela maintenu au coût de £21,000,000 ($105,000,000) par année.

Pourquoi cette augmentation très accentuée dans les unités de la marine de guerre de l'Allemagne? Cette émulation est-elle motivée par les actes de la Grande-Bretagne? En 1905, cette dernière construisit quatre grands cuirassés et l'Allemagne n'en mit que deux chantiers; en 1906, la Grande-Bretagne ne construisit que trois cuirassés; ce fut aussi le cas de l'Allemagne; en 1908, la Grande-Bretagne ne mit en chantier que deux navires de guerre, mais l'Allemagne prit les devants et commença la construction de quatre gros cuirassés. La cause de cette attitude se trouve indiquée dans ce mémoire. Voyons:

Envisagé à ce point de vue, le développement de la marine de guerre de l'Allemagne, au cours des quinze dernières années, constitue l'un des détails les plus étonnants de la situation navale aujourd'hui.

Si l'on embrasse toute la question et si l'on tient compte de ce souci que prend l'Allemagne de pousser la construction de dreadnoughts, on peut dire avec raison, je crois, que le développement de la marine de guerre de l'Allemagne est la note principale de la situation qui existe présentement en Europe et dans le monde entier, pourrais-je dire, en ce qui se rapporte aux marines de guerre de ce continent. Gardons-nous d'oublier que les quatre cinquièmes de l'armée navale allemande sont toujours en activité et qu'ils peuvent prendre la mer et combattre à un moment d'avis. M'est avis que la seule puissance contre laquelle se dirigera cette flotte imposante de vaisseaux de guerre, ce sera la Grande-Gretagne.

Le mémoire dont j'ai parlé contient encore ce qui suit:

C'est la suprématie navale générale de la Grande-Bretagne qui constitue principalement la sécurité des grandes colonies autonomes de la couronne; c'est elle qui a découragé tous desseins insensés arrêtés contre ces dernières... Une supériorité plus grande chez elles serait de nature, entre autres choses, à donner plus de liberté d'action aux mouvements des escadres britanniques dans toutes les mers et tendra à assurer directement leur propre sécurité.

Cette déclaration n'est-elle pas une garantie de sécurité pour le commerce canadien avec tous les pays du monde? Mais nous devons aussi envisager la possibilité d'une coalition de puissances contre la Grande-Bretagne. Je ne désire insérer de citations aux débats que celles qui sont absolument nécessaires; pourtant, en cette occurence je me permettrai d'extraire ce qui suit du mémoire en question:

Considérant que cette année même la Grande-Bretagne possède 18 cuirassés d'escadre et grands croiseurs du type "Dreadnought" alors que les autres puissances européennes en possèdent 19 et que ce chiffre sera dans la proportion de 24 à 21 en 1913, les chiffres pour 1914 indiqueront la proportion de 31 à 33, et en 1915 celle de 35 à 51.

Un honorable membre de cette Chambre a dit qu'il est insensé de croire qu'il peut se former une coalition de puissances contre la Grande-Bretagne. L'histoire du passé nous démontre le contraire, car à certaines époques la Grande-Bretange s'est trouvée isolée contre les puissances coalisées de l'Europe.

Tout acte de la part du Canada qui sera de nature à augmenter la puissance et la sphère d'action de la marine de guerre impériale et à assurer davantage notre sécurité commune sera reconnu partout comme démontrant de la façon la plus tangible l'unité de force de l'empire et le dessein bien arrêté des colonies autonomes d'outre-mer d'assumer leur part d'obligations en vue du maintien de l'intégrité de cet empire.

Je tiens maintenant à appeler l'attention sur le dernier paragraphe du mémorandum, qui est ainsi conçu:

Le premier ministre du Canada ayant demandé de quelle manière l'aide immédiate que le Dominion pourrait accorder serait le plus efficace, nous n'hésitons pas à répondre, après un long examen de tous les détails, qu'il est à désirer que cette aide comprenne le don d'un certain nombre des plus gros et des plus puissants bâtiments de guerre que la science peut construire ou que l'argent peut procurer.

Si ces allégations sont vraies—et un membre de la gauche, le représentant d'Oxford-nord (M. Nesbitt), je crois, dit que les faits énoncés dons le mémorandum lui paraissent en tous points conformes à la vérité—je ne vois pas comment nos adversaires peuvent persister à prétendre qu'il n'y a ni urgence ni danger possible.

Certains oppositionnistes, le député de Renfrew-sud (M. Graham) notamment, soutiennent que la Grande-Bretagne manque

d'hommes plutôt que d'argent. Pour répondre à cette allégation, qu'on me permette de citer encore d'autres passages du discours que M. Churchill prononçait aux communes anglaises le 22 juillet 1912:

Je passe maintenant à l'équipement en hommes de la flotte. Au cours des quelques semaines dernières, les bruits les plus faux ont couru au sujet de la disette d'hommes.

Je me demande si ce n'est pas l'honorable député de Renfrew-sud qu'il visait tout particulièrement en s'exprimant ainsi:

J'ai lu que l'on affirme que nous ne saurions fournir d'hommes à la flotte de manœuvre sans recourir à toute sorte d'expédients. On a tenu des propos qui sembleraient indiquer que nous ne serions pas en mesure, advenant une guerre, de recruter assez d'hommes pour tous nos navires. La flotte de manœuvre comprend un grand nombre de navires dont le grand complet dépend, en temps de guerre, de la mobilisation obligatoire de la réserve navale, et si la guerre venait à être déclarée, cette mobilisation fournirait aux forces navales plusieurs milliers d'hommes de plus qu'on n'en pourrait admettre à bord des navires de toute classe propres à prendre la mer.

C'est le premier lord de l'amirauté qui parle; il doit savoir ce dont il s'agit. Il ajoute:

Le problème que nous avons à résoudre ne réside pas dans le nombre d'hommes nécessaires à la mobilisation de la flotte en cas de conflit imminent ou lorsque la guerre serait effectivement déclarée.

Et il dit encore:

Il ne manque pas en ces îles d'hommes et de jeunes gens valides, propres à équiper les navires de guerre.

Cela seul devrait suffire à convaincre les membres de la gauche. Ils ont leurs doutes sur cette question; or, qu'ils me permettent de leur mettre sous les yeux notre propre situation en matière de recrutement. Nous n'avons pas pu recruter de marins pour le "Niobé" et le "Rainbow"; il a fallu en faire venir d'Angleterre. Où recrutons-nous les soldats des batteries A et B de Kingston? Est-ce au Canada? Non pas; c'est l'Angleterre qui nous les fournit. Où prenons-nous les membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, qui est peut-être le plus beau corps militaire du Canada?

Il y a dix ou douze ans, il fallait avoir l'appui de personnages fort influents pour être admis dans la gendarmerie; aujourd'hui, il faut presque supplier les gens d'y entrer. Pourquoi les Canadiens ne s'enrôlent-ils plus? Cela tient au développement du pays, à ce qu'on a besoin de bras partout pour les travaux publics, la construction de voies ferrées, les travaux des champs et mille et une autres choses.

Que répondraient certains députés de l'Ouest si je leur demandais quel nombre d'hommes l'Alberta ou la Saskatchewan fourniraient à la marine? Dans ces provinces et même jusqu'au bord de l'Atlantique, on voit partout, quand vient l'été, de grandes affiches par quoi l'on demande cinq ou dix mille homme pour aider à récolter le grain. Quand les journaliers gagnent $2, $2.25 et même $2.50 par jour aux travaux des rues, on ne saurait s'attendre à ce qu'ils se soucient beaucoup de s'enrôler dans la marine.

Il est une autre question qui se rattache à celle du coût. En supposant qu'il faille quatre ou cinq mille hommes pour équiper les deux escadres, celles de l'Atlantique et celle du Pacifique, qu'est-ce qu'il en coûterait au pays? Etant donné l'élévation des salaires qui se paient dans tous les métiers, il faudra payer les marins au moins $1.50 par jour et les nourrir. S'il faut quatre ou cinq mille hommes pour équiper les deux escadres—je ne sais combien il en faudrait, mais supposons que ce soit ce nombre-là—cela représenterait une dépense de $2,000,000 ou plus. Mais ce ne serait pas tout. Ces hommes, on les enlèverait à des emplois productifs pour leur donner une situation improductive; or, en établissant le compte de ce qu'il en coûterait au pays, il ne faut pas laisser de côté ce que chacun d'eux gagnerait par jour à un travail productif.

M. PUGSLEY: Quels sont les gages des marins de la flotte britannique?

M. EDWARDS: Ils sont de deux schellings par jour.

M. PUGSLEY: Ils sont outrageusement bas.

M. EDWARDS: N'est-il pas évident que l'on trouve en Angleterre une multitude de bras oisifs, tandis qu'au Canada la main-d'œuvre fait défaut.

Pour quelle raison les anglais émigrent-ils au Canada par milliers, par dizaine de milliers? C'est parce que les salaires y sont plus élevés et que l'avenir y est plus riant que dans la mère patrie. Puisque leurs services sont si recherchés dans toutes les autres carrières ce n'est pas faire injure au loyalisme ou au patriotisme des canadiens que de dire qu'ils ne doivent guère se soucier de s'enrôler dans la marine.

M. PUGSLEY: Dans ce cas, l'honorable député s'oppose-t-il à la création d'une marine canadienne?

M. EDWARDS: Je m'oppose absolument à la création d'une marine canadienne comportant une restriction comme celle que propose le chef de l'opposition. Mon honorable ami, je le sais, est avide de renseignements; et si je me plais à reconnaître qu'il a le cerveau bien meublé, il n'en est pas moins vrai qu'il s'y trouve encore de la place pour autre chose. Il

cherche à se faire dire par les membres de la droite quelle sera la politique permanente du parti conservateur; il le saura pourtant assez tôt.

Pour l'instant, je me borne à dire que j'approuve sans réserve ce projet de faire don à la Grande-Bretagne d'une somme de $35,000,000 destinée à la construction de trois dreadnoughts, et que je désapprouve sans plus de réserve celui d'établir deux escadres, l'une dans l'Atlantique et l'autre dans le Pacifique, dont chacune serait assujétie à une restriction susceptible d'autoriser le très honorable chef de l'opposition, s'il venait à ressaisir le pouvoir, à les tenir loin du théâtre des hostilités quand sonnerait l'heure du combat.

M. PUGSLEY: Notre ami pourrait, s'il y tenait, supprimer la restriction; la droite pourrait modifier le projet à son gré.

M. EDWARDS: C'est précisément ce que nous ferons; nous allons arranger les choses au gré du pays.

M. PELLETIER: La restriction supprimée, il ne reste plus rien.

M. EDWARDS: Il est près de six heures, monsieur l'Orateur. . .

M. PUGSLEY: Poursuivez: le temps est précieux.

M. EDWARDS: Il n'était pas aussi précieux l'autre jour, quand le représentant proposait de lever la séance à cinq heures et quart. Peu importe, je suis prêt à me plier au caprice de l'honorable député de Saint-Jean.

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

Reprise de la séance.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, à l'heure de la suspension de la séance, l'ex-ministre des Travaux publics (M. Pugsley) daignait m'honorer de quelque attention. Je conçois sa contrariété. Relégué du côté de la gauche, les jouissances du pouvoir ne sont plus à sa portée. Finie l'adjudication des entreprises de dragage. Finie l'acquisition de quais en sciure de bois!

Je m'explique aussi que le représentant de Rouville (M. Lemieux) ait des regrets amers. Ministre de la Marine et des Pêcheries, il serait devenu, dans un sens, chef de la marine canadienne, une fois la construction de celle-ci terminée. Cet honorable collègue, m'a-t-on dit, s'était même commandé un uniforme pour la circonstance, un complet d'une coupe irréprochable, orné de galons dorés, ainsi qu'un chapeau à cornes et une jolie petite épée, toutes choses qu'il a dû serrer précieusement. Il ne lui reste pas même l'espoir de pouvoir les vendre sans trop de perte à son successeur, vu la différence de leur taille.

M. EDWARDS.

L'autre jour, le représentant d'Oxford-nord faisait cette observation que je tiens à relever:

Les Allemands disent qu'il leur faut augmenter le nombre de leurs navires pour se mettre à l'abri des agressions de l'Angleterre, et peut-être à leur point de vue sont-ils tout autant dans le vrai que nous le sommes nous-mêmes de notre côté.

De son côté, l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a tenu ce langage que je tiens à rappeler:

Il n'est pas raisonnable de supposer que le Royaume-Uni puisse être conquis et gardé par une autre puissance ou alliance, pas plus que la France n'a été conservée lorsqu'elle a été battue par l'Allemagne.

Je diffère d'opinion avec ces deux honorables collègues, et voici pourquoi. En matière d'approvisionnements, l'Angleterre est entièrement à la merci de l'étranger. Si la flotte de l'Allemagne ou d'autres puissances coalisées venaient à fermer ses voies commerciales ou à bloquer ses ports, elle pourrait se trouver réduite par la famine ou obligée de se soumettre aux conditions que lui dicteraient les vainqueurs. L'Allemagne n'est pas dans le même cas. Si l'on se donne la peine de jeter un coup d'œil sur le bulletin que l'International Agricultural Institute publiait à la date du 26 septembre dernier, on verra qu'il se trouve près des frontières de l'Allemagne différents pays qui, pour n'avoir point de ports de mer, n'en exportent pas moins de grandes quantités de blé. En 1910, la Russie, la Roumanie, la Hongrie et la Bulgarie ont exporté plus de 323,000,000 de boisseaux de blé. Il est donc évident que lors même que l'Allemagne serait vaincue sur mer, les approvisionnements ne lui feraient pas défaut. C'est tout le contraire qui aurait lieu pour l'Angleterre.

Cela est non seulement vrai du blé, mais du seigle, qui en plusieurs pays remplace le blé. Pour la production du seigle, la Russie tient le premier rang et l'Allemagne vient en second lieu, je crois. Ainsi, en ce qui concerne l'alimentation, l'Allemagne, je le répète, n'a pas besoin d'une flotte, et à cet égard, sa situation est différente de celle de la Grande-Bretagne.

Je ne puis guère approuver ce qu'a dit le représentant d'Edmonton. Ainsi, je n'admets pas ses cabrioles au sujet de l'hymne national. Mais il a consigné dans le hansard des paroles que je n'approuve pas et qu'il y a lieu de répéter. Au cours du présent débat, à la page 1377 du hansard, parlant du succès d'une coalition dirigée contre l'Angleterre, il a dit:

Je demanderai à nos amis anti-militaristes canadiens s'il n'est pas absolument certain que dans ces conditions...

C'est-à-dire, si l'Angleterre était vaincue sur mer. .

...le Canada passerait de la domination anglaise à celle de la nation européenne qui aurait vaincu l'Angleterre?... Et dans le cas de circonstances comme celles dont j'ai parlé, rien n'est plus certain pour moi que le Canada serait le prix qui irait au vainqueur.

J'approuve entièrement ces paroles et cette autre phrase de l'honorable député.

S'il ont quelques doutes sur ce sujet, qu'ils se rappellent l'Alsace et la Lorraine, provinces qui ont été la récompense d'une guerre heureuse, et qu'ils considèrent eux-mêmes si le Canada ne serait pas un prix aussi beau, ou plutôt si le Canada ne serait pas absolument l'enjeu pour lequel ces flottes se batteraient dans la mer du Nord, si jamais un événement aussi terrible se produisait.

Je le répète, j'admets ces déclarations du représentant d'Edmonton. Je suis d'avis qu'il a très bien dépeint la situation. Supposons que le ministère Laurier soit au pouvoir et que nous ayons deux escadres, l'une sur l'Atlantique et l'autre sur le Pacifique. Supposons qu'une guerre éclate en Europe et que la Grande-Bretagne essuie une défaite. Que se passerait-il en ce pays dans l'état de choses que le chef de l'opposition veut créer? En cas de guerre, dit-il, il réunirait le cabinet. Fort bien. Un jour le Gouvernement annonce que l'Angleterre et l'Allemagne sont aux prises, et le cabinet se réunit pour étudier la situation. Pendant la guerre, les événements en mer se succèdent rapidement et nous supposons que le télégraphe nous apporte la nouvelle que la Grande-Bretagne a été vaincue. Le cabinet délibère et mon très honorable ami demande: "Messieurs, que ferons-nous? Nous avons une escadre sur l'Atlantique et il y a lieu de croire qu'avant peu une partie de la flotte allemande victorieuse se dirigera vers le Canada. Nous n'ignorons pas que notre escadre de l'Atlantique ne saurait lutter avec succès contre une flotte qui a anéantie la suprématie maritime de l'Angleterre. Que ferons-nous en l'occurrence? Nous n'avons que deux alternatives: avoir recours à l'intervention des Etats-Unis, leur demander d'envoyer leur armée et leur flotte pour nous défendre—et dans ce cas nous pouvons être certains qu'ils nous demanderont un dédommagement—ou proclamer notre neutralité; autrement dit, nous déclarer indépendants." J'imagine qu'il pourrait dire: "Le temps est venu où le fruit mûr doit se détacher de l'arbre qui l'a porté." Cependant, on demande comment nous pouvons nous dire neutres sous le drapeau anglais. L'Allemagne ne le considérerait-elle pas comme un pavillon ennemi? J'imagine aussi que mon très honorable ami dise que nos escadres, nos postes militaires et tous les édifices publics du pays doivent amener le pavillon anglais; c'est tout ce que nous aurions à faire si nous ne voulions pas nous battre. Si nous devons déclarer notre indépendance il nous faut amener notre pavillon. C'est là une éventualité qui ne me plaît pas à titre de Canadien et de sujet britannique, et elle ne plaît pas non plus à la majeure partie de la population de ce pays. Comme le "Globe" de Toronto disait à bon droit le 31 mars 1909, de la possibilité d'une défaite de la flotte anglaise:

Tant que la flotte anglaise commandera la Manche, aucune flotte européenne ne saurait menacer gravement les rives du Canada... Aux jours d'épreuves, l'objet souverainement important serait de rendre la flotte impériale tellement puissante que l'issue d'un conflit ne saurait être douteuse.

Voilà précisément ce que le premier ministre de ce pays se propose de faire aux termes du présent projet de loi. Autant que les circonstances le permettront et en puisant dans les coffres regorgeant de ce pays, il a l'intention de donner le prix de trois dreadnoughts pour renforcer la flotte anglaise dans les eaux anglaises où, les députés de la gauche l'ont avoué, l'essai des forces respectives se fera certainement, s'il doit avoir lieu un jour.

Je répondrai encore au chef de l'opposition. Il a dit en cette enceinte que, lorsque l'Angleterre est en guerre, le Canada est en guerre. Il a ajouté une restriction, disant que cela ne signifie pas nécessairement que nous prenons part au conflit. J'ai déjà rapporté ses paroles sur ce projet. Souffrez que je vous cite l'opinion d'un journal qui est probablement le plus grand journal de l'univers, le "Times" de Londres, en Angleterre. La voici:

Si le raisonnement de sir Wilfrid Laurier veut dire quelque chose, il présuppose que l'empire peut s'engager dans une lutte à mort dont le Canada blâmerait l'origine. Nos menues querelles n'intéressent pas le Canada. Si on a besoin de ses navires pour le combat, il faut que ce soit au sujet d'une question qui le touche de près ou pour un grand conflit qui pourrait faire crouler tout l'empire. Par conséquent, la réserve n'est pas vraiment une alternative possible. M. Borden l'a assez bien compris. Il s'est rendu compte que, dans un grand conflit pour lequel nous aurions besoin de ces navires, le salut ou la ruine du Canada dépendrait de l'issue de la lutte, veuille ou ne veuille. Par conséquent, il a prétendu, et prétendu à juste titre, que le Canada devrait avoir voix délibérante au sujet de tous les grands problèmes dont dépendent la paix et la guerre. Cette voix est, à vrai dire, le seul moyen d'amener cette sécurité que vise le raisonnement de sir Wilfrid Laurier. L'autre alternative est l'indépendance, rien de moins. Car on ne peut vraiment pas, sauf en jouant sur les mots, dire que le projet de séparation d'avec l'empire est une folie et un crime tout en exigeant que le lien impérial pour les fins de la défense soit beaucoup plus relâché que celui qui unit des alliés ordinaires.

C'est là l'opinion du "Times" de Londres, et ainsi que le représentant de Grey-nord (M. Middlebro) le disait si bien l'autre

jour, si les idées du chef de l'opposition prévalaient, notre alliance avec la Grande-Bretagne pour les fins de la défense serait beaucoup plus faible que celle qui existait entre la Grande-Bretagne et le Japon.

Le chef de l'opposition, au cours de ce débat, a appelé néfastes certains propos et les mêmes doctrines qu'il applaudissait en cette enceinte, en 1910, dans la bouche de ses propres partisans, de M. Turcotte, de Nicolet, de MM. Beauparlant et Ecrément et M. McLean, de Huron. Il a déclaré dans cette Chambre en 1889 et il a répété en 1892 (page 1145 du hansard) que la conduite de la Grande-Bretagne et du Canada, pendant la guerre civile aux Etats-Unis, avait été un opprobre pour la Grande-Bretagne et pour le Canada. Ici même, au cours de ce débat, il a dit (page 1057 du hansard):

Le plus beau titre de gloire de l'Angleterre c'est d'être demeurée neutre, contrairement à ses intérêts, lors du fameux conflit entre le Nord et le Sud qui s'est terminé par l'abolition de l'esclavage des noirs, son abstention ayant contribué à laver cette tache qui souillait la civilisation chrétienne.

Je prie mon très honorable ami de comparer ses paroles, rapportées dans le hansard de cette année, avec ses déclarations dans différentes occasions, aussi consignées dans le hansard, notamment à la page 1142 des "Débats" de 1892 où il se déclarait en faveur de l'indépendance, comme son ancien disciple, M. Bourassa, s'est, le 18 décembre dernier dans la ville d'Ottawa, déclaré pour l'indépendance du Canada et la création en ce pays d'une république anglo-française. Au cours du présent débat, l'honorable gentleman a déclaré (page 1057 du hansard) que l'idée de la séparation est une folie et un crime. Je le prie de comparer cette déclaration à ses autres propos au sujet de l'indépendance du Canada, l'objet de ses aspirations, son idéal le plus cher. Ainsi, sur cette question comme sur d'autres, il varie du jour au lendemain et, ainsi que le cercueil de Mahomet, il est suspendu entre le ciel et l'enfer, deux endroits qui ne lui conviennent pas, et je le laisse là.

Je veux maintenant faire observer à la Chambre comment cette question intéresse les grands intérêts agricoles du Canada. Je le fais surtout parce que j'ai l'honneur de représenter ce qui est probablement l'une des circonscriptions du pays où l'on s'adonne le plus rigoureusement à l'agriculture. Dans les tableaux du commerce et de la navigation pour l'exercice clos le 31 de mars 1912, je relève les états suivants relatifs à nos relations commerciales avec la Grande-Bretagne et les Etats-Unis:

Commerce global	$874,637,794
Avec la Grande-Bretagne	$268,760,000
Avec les Etats-Unis	476,889,000
Achats du Canada en Grande-Bretagne	$117,192,000
Ventes du Canada à la Grande-Bretagne	151,853,000
Balance du commerce en faveur du Canada	34,640,000
Achats du Canada aux Etats-Unis	$358,354,000
Ventes du Canada aux Etats-Unis	120,534,000
Balance du commerce au détriment du Canada	$235,819,000

Permettez-moi de dire, à l'égard du commerce du Canada avec les pays étrangers, qu'il n'y a qu'une nature importante à laquelle nous vendons plus qu'elle ne nous vend, et c'est la Grande-Bretagne. Je parlerai surtout des animaux et de leurs dérivés et des produits agricoles, parce que ces chapitres renferment presque tout ce qui intéresse les cultivateurs. Voici quels sont les résultats:

	Exportation totale du Canada à tous les autres pays.	Vendu par le Canada à la Grande-Bretagne.	Vendu par le Canada aux Etats-Unis.
	$	$	$
Bestiaux et produits dérivés	49,220,897	36,923,000	9,864,000
Produits agricoles	115,154,486	81,784,000	11,685,000
	164,675,383	118,707,000	21,549,000

On voit par ce tableau que de tous les produits de son travail pour lesquels le cultivateur canadien est obligé de trouver un marché en dehors du Canada, 72 p. 100 ont été exportés en Angleterre, 12½ aux Etats-Unis, et 15½ p. 100 aux autres pays étrangers. Si nous excluons entièrement tous les produits qui ont été exportés aux Etats-Unis—et il n'y a aucun doute qu'une partie des produits exportés par les Provinces maritimes et la Colombie-Anglaise sont des produits de la mer—il en résulte que de tous les produits que le cultivateur canadien vend en dehors du Canada, 87½ p. 100 sont transportés sur mer et que la sûreté de leur transport repose sur la suprématie de la marine anglaise. Sans entrer dans de longs détails, je veux appeler l'attention de la Chambre sur un ou deux produits qui intéressent particulière

ment le cultivateur. Je demanderai à la Chambre de vouloir bien se rappeler que je ne parle que des produits réellement récoltés dans notre pays, je ne comprends pas les produits de la ferme qui nous viennent d'ailleurs et sont transportés par nous. Dans l'année que j'ai mentionnée, le Canada a exporté dans tous les pays du monde les quantités suivantes de fromage, de beurre, de bacon, etc.

	Exportations du Canada dans tous les autres pays.		Exportations du Canada en Angleterre.	
Fromage	163,450,000 liv.	valeur $20,888,818	162,395,000 liv. =	$20,732,000
Beurre	8,844,000 liv.	" 2,077,000	7,458,000 liv. =	1,769,000
Bacon	58,977,000 liv.	" 7,520,000	58,351,000 liv. =	7,437,000
Pommes	1,664,000 brls.	" 5,104,000	1,481,000 brls. =	4,678,000
Blé	64,466,286 boiss.	" 62,590,000	60,243,000 b. =	58,677,000
Avoine	8,880,673 boiss.	" 3,819,000	7,014,645 b. =	2,903,000

L'item du blé exporté en Angleterre est particulièrement intéressant pour le cultivateur de l'Ouest, car on voit dans ce tableau que l'Angleterre a pris à elle seule pour $58,000,000 de notre blé sur une exportation totale de $62,000,000. En addition à cela nous avons exporté pour $1,000,000 de foin en Angleterre, presque la moitié de notre orge, les deux tiers de notre farine de blé, pratiquement toute notre farine d'avoine, et plus de 80 p. 100 de l'exportation de nos bêtes à cornes d'un an ont été exportés dans les Iles-Britanniques. Je demande aux honorables membres de cette Chambre de bien considérer ce que signifierait pour les cultivateurs d'Ontario, de Québec et de tout le Canada la défaite de la marine anglaise. Il y a quelque temps je rencontrais à Montréal une personne qui faisait le commerce dans cette ville depuis trente ans, et on peut juger du volume de ce commerce par le fait que durant ces trente ans elle a à elle seule acheté pour plus de $100,000,000 de produits agricoles pour l'exportation, principalement du fromage et du beurre. Je demandais à ce commerçant ce qu'il pensait de la proposition de donner $35,000,000 à l'Angleterre, et quel effet elle aurait sur son commerce? Il me répondit: Il y a une classe de la société canadienne qui si cette question lui est expliquée franchement et sans détours, approuvera des deux mains la proposition du premier ministre, même s'il offrait deux fois cette somme, et cette classe, c'est la classe agricole du Canada. Ce commerçant me disait encore: vous me demandez quel effet en résulterait pour mon commerce; supposeriez-vous un seul instant que je serais assez fou pour mettre à bord d'un navire dans le port de Montréal $200,000 valant de fromage pour être envoyé en Angleterre, si je n'étais pas certain que ce navire pourrait traverser l'océan en sûreté et porter mon fromage à destination? Ne voyez-vous pas que si la suprématie navale de l'Angleterre disparaissait, et si nous avions des doutes sur la possibilité de rendre nos produits en sûreté jusque sur le marché anglais, cela signifierait pour les cultivateurs d'Ontario, de Québec et de tout le Canada une ruine absolue et complète?

En présence de ces faits, en présence du fait qu'il s'écoulera dix ou quinze ans pour avoir une marine, même si la politique du chef de l'opposition avait été adoptée, nous serions obligés de compter absolument sur la suprématie navale de l'Angleterre pour la sûreté de nos ports et de notre commerce; en présence de tous ces faits aussi les honorables membres de la gauche ont épilogué à loisir au sujet de la part que la marine canadienne pourrait prendre dans les guerres de l'empire, et ils critiquent aujourd'hui la proposition de prendre sur notre revenu abondant une somme de $35,000,000 pour l'offrir à l'Angleterre afin de lui témoigner et montrer aussi à l'univers entier que lorsqu'il s'agit de la défense de l'empire et de nos propres intérêts le Canada est prêt à faire corps avec la mère patrie et l'empire.

Il y a des années que l'Allemagne se prépare en contruisant de grands navires de guerre. Pourquoi l'Allemagne agit-elle ainsi? L'Allemagne, ainsi que lord Roberts l'a dit, frappera lorsque son heure aura sonné. Nous n'avons qu'à consulter l'histoire du passé pour en avoir la preuve. La conduite de l'Allemagne à l'égard du Danemark, à l'égard de l'Autriche, et à l'égard de la France en 1870 en est une preuve. Tout le monde est d'avis que la lutte, s'il doit y avoir lutte, aura lieu dans la mer du Nord et qu'il n'y a que deux chemins par lesquels la marine allemande peut atteindre le Canada, la Manche, ou en passant au nord par la mer du Nord. Tant que la marine anglaise sera suprême, les navires que le très honorable chef de l'opposition propose d'avoir sur les côtes de l'Atlantique ou du Pacifique, seront tout aussi en sûreté qu'un parti de touristes sur les lacs de Muskoka, et tout aussi inutiles pour la défense impériale.

Mais si l'Angleterre était battue, qu'arriverait-il?

J'ai décrit aussi bien que j'ai pu, et l'honorable député d'Edmonton l'a décrit aussi, dans les paroles que j'ai citées de lui, le sort qui nous était réservé si un tel désastre arrivait.

Je veux mentionner maintenant, monsieur l'Orateur, quelques-unes des choses que l'Angleterre a faites pour le Canada.

1. Lorsque dans son enfance le Canada avait besoin de soldats pour le défendre et protéger ses intérêts, l'Angleterre dépensa pendant le dix-neuvième siècle $300,000,000 pour maintenir des troupes et ériger des fortifications dans notre pays.

2. Lorsque nos églises dans les commencements du pays avaient besoin de grosses sommes pour leurs œuvres, les sociétés anglaises volontaires ont fourni $100,000,000 pendant le dix-neuvième siècle.

3. Lorsque le crédit des provinces était faible et l'unité interprovinciale encore un rêve, l'Angleterre a garanti des emprunts pour $25,000,000 afin d'aider à la construction de nos chemins de fer.

4. Lorsque plus récemment des entreprises sans nombre particulières et nationales, eurent besoin de fortes sommes le marché de Londres a mis à leur disposition plus de 2,000 millions de piastres. Quelques-uns diront peut-être que les capitalistes anglais nous ont prêté leur argent pour en retirer un intérêt, mais il y a un autre côté à la médaille, c'est que nous avons pu obtenir des capitaux anglais pour nos entreprises nationales à un taux d'intérêt plus bas que nous l'aurions obtenu si nous n'avions pas eu le prestige et la protection du drapeau anglais.

5. Lorsque nous avons voulu construire nos canaux, le chemin de fer du Pacifique, le Grand-Tronc, le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique, nous avons obtenu de l'argent sur le marché de Londres à un taux d'intérêt et avec une facilité que n'aurait pu obtenir aucune autre petite nation n'ayant pas le prestige du drapeau anglais, ni la puissance ni la stabilité de l'Angleterre comme garantie.

6. Pendant toutes ces années, notre commerce maritime, qui augmente continuellement, n'a jamais été inquiété par l'ombre d'un danger à cause de la suprématie navale incontestable de l'Angleterre pour laquelle nous n'avons jamais dépensé un seul sou.

Je veux énumérer maintenant ce que les possessions anglaises d'outre-mer ont fourni pour la défense navale de l'empire dans l'année 1911: l'Australie a donné $1,000,000, la Nouvelle-Zélande $500,000, l'Afrique du Sud $425,000. Terre-Neuve $15,000, les Indes $500,000, et le Canada, j'ai honte de le dire, n'a pas encore fourni un seul sou. Je crois que nous devons à nous-mêmes et à notre dignité, pour ne rien dire de ce que nous devons à l'Angleterre, de prendre quelque part maintenant dans la défense navale de l'empire. Les honorables membres de l'opposition épiloguent à propos de cette offre de $35,000,000 à la mère patrie, mais ils ne parlaient pas d'autonomie lorsque nous votions $50,000 pour venir en aide aux victimes des inondations à Paris; on ne soulevait pas la question d'autonomie lorsque le Parlement votait des sommes pour venir au secours des populations affligées de San Francisco et de la Martinique, et je demanderai si l'Australie et la Nouvelle-Zélande ou aucune autre des possessions de l'empire ont perdu leur autonomie en donnant une contribution pour la marine anglaise ? N'est-ce pas de la petitesse que d'envisager la question à ce point de vue?

Pour terminer, je dirai que j'appuie la proposition de mon chef, parce que, faute de temps, c'est la seule chose que nous pouvons faire pour conserver un reste de dignité, qui est déjà endommagée, et prouver au monde que l'empire est uni. J'appuie la proposition parce que nous ne voulons pas rester plus longtemps dans la situation humiliante d'être considérés comme les pauvres de l'empire anglais.

Je l'appuie parce que, l'heure du péril arrivée pour l'Angleterre, si c'est la mer du Nord qui est le théâtre de la lutte, je voudrais en ma qualité de Canadien et de sujet anglais voir des navires fournis par le Canada figurer dans l'escadre de combat à côté des cuirassés fournis par l'Australie et la Nouvelle-Zélande et les autres possessions d'outre-mer. Je l'appuie parce que je crois, comme d'autres plus compétents que moi l'ont affirmé, que l'effet sera de détourner l'Allemagne de construire autant de dreadnoughts, et que dès lors notre contribution tend au maintien d'un état de paix. Je l'appuie parce que j'y vois un progrès dans l'évolution de nos relations constitutionnelles avec la Grande-Bretagne en ce qu'elle favorise ce mouvement d'unification indispensable à l'intégrité de l'empire anglais, et qui est pour la paix du monde et la sécurité du commerce la meilleure des garanties. Je l'appuie de préférence au programme du très honorable leader de l'opposition, parce que celui-ci implique déjà un commencement de sécession, tandis que le programme du Gouvernement tend à resserrer les liens qui nous rattachent à la métropole. Je l'appuie, parce que, à mon avis, elle favorise l'accomplissement de la destinée du Canada; qu'elle prépare l'avènement de l'époque où le Canada sera le facteur dominant et déterminant dans le plus grand empire que le monde ait jamais connu; de cette époque où le Canada, comptant, comme infailliblement il comptera un jour, une population plus nombreuse qu'aucune autre partie de l'empire anglais, sera la pierre de voûte du monde politique, occupera la première place dans l'empire anglais, car je

le crois destiné à jouer un grand rôle dans le monde, en établissant le règne de la paix, en mettant fin à la guerre entre les nations de la terre.

M. G. H. BOIVIN (Shefford): Avant d'aborder le sujet du présent débat, je dois féliciter les membres de l'un et l'autre partis sur l'excellence des discours prononcés en cette enceinte depuis la rentrée des Chambres à la suite des vacances de Noël, et d'exprimer mon regret d'être le premier à rompre le charme. L'honorable député préopinant (M. Edwards) a fait ce qu'on peut appeler un excellent discours, si l'on se place au point de vue conservateur. Il a reproduit en termes bien choisis nombre des arguments précédement avancés à l'appui de la résolution. Je ne vois pas bien, cependant, l'utilité d'une longue dissertation au sujet des noms que les libéraux devraient suggérer pour des navires dont ils ne veulent pas; je ne vois pas que cela prouve la nécessité d'une contribution immédiate, ou la rende plus acceptable aux yeux du parti libéral canadien. Je n'aperçois pas davantage la portée de ses allusions à l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), que celui-ci se soit ou ne se soit pas levé lorsque le chant national fut entonné. D'autre part, il nous a fourni quelques renseignements sur son propre compte.

A mon avis, il s'est montré plus conséquent que ses collègues lors du dépôt de cette loi de la marine. Il ne s'est pas levé, nous a-t-il expliqué, pour entonner le chant national, mais plutôt le "Rule Britannia"; malheureusement, sa voix se perdit dans la clameur générale. Certes, pour saluer une telle proposition, "Rule Britannia" convenait mieux que "O Canada", ou "The Maple leaf forever", ou même que le "God save the King", comme chant de parti politique. Je dis, convenait mieux comme chant de parti politique que "Dieu sauve le Roi", attendu que le parti libéral canadien ne le cède à aucun lorsqu'il s'agit de prouver par des actes, et non pas seulement par des paroles, son attachement et sa fidélité au roi et au pays. L'honorable député, suivant son habitude, a perdu beaucoup de temps à tâcher de prouver, l'histoire en main, que le très honorable leader de l'opposition manque à ce point de fidélité qu'il mérite à peine le nom de canadien. Il a cité beaucoup de phrases extraites de discours prononcés jadis par mon leader; mais en dépit de tous ses efforts, il n'a pu trouver un seul mot qui ne fût une expression de son attachement pour le Canada, de ce pays, que, de colonie il a transformé en nation, et dans lequel ennemi comme ami le considère comme le plus grand de nos hommes d'Etat. Il oublie peut-être que certains leaders du parti conservateur n'avaient pas la même opinion de la loyauté du très honorable leader de l'opposition lorsqu'ils prièrent le premier ministre de s'aboucher avec lui, et lorsqu'ils demandèrent à celui-ci d'aider M. Borden à sortir cette question navale de l'arène politique où le premier ministre actuel l'avait placée.

Il dit que le programme naval de M. Borden est approuvé par les neuf provinces du Canada. S'il en est tellement sûr, si ses chefs en sont tellement convaincus, pourquoi ne pas le prouver en faisant appel au peuple? Nous sommes prêts à rencontrer le parti conservateur sur les tréteaux publics pour y discuter cette question.

Nous préférerions que le remaniement de la carte électorale fût opéré au préalable, afin que toutes les parties du Canada pussent jouir dans la prochaine Chambre de la représentation à laquelle elles ont droit; mais, que ce remaniement soit opéré ou non, nous sommes prêts à les rencontrer lorsqu'ils le jugeront à propos. Il est possible que le comté de Frontenac réélise son représentant actuel; mais s'il remporte son élection au moyen de discours comme celui que nous venons d'entendre, au moyen d'attaques personnelles contre nos Canadiens les plus illustres, pour ma part j'aurai une assez triste opinion des électeurs de Frontenac. Les autres arguments, les arguments sérieux contenus dans le discours de l'honorable député de Frontenac étaient fort bien exprimés; mais ils se retrouvent tous sous une autre forme dans le discours qui a été prononcé en cette Chambre sur le même sujet, il y a quelques semaines, par l'honorable ministre du Commerce (M. Foster).

Longtemps avant de songer que j'aurais un jour l'honneur de représenter le bon vieux comté de Shefford dans cette enceinte, j'avais entendu parler dans les journaux et dans les assemblées publiques des grands talents de l'honorable ministre.

Je souhaitais vivement me rendre compte par moi-même de l'exactitude de ces appréciations. Il me fut donné de lui prêter l'oreille dans le cours de la dernière session; mais ce ne fut que le jour qui précéda la suspension des séances pour les vacances de Noël que je me rendis bien compte de son extraordinaire talent de debater. Discutant ce projet de résolution pour l'accroissement de l'effectif des forces navales de l'empire, il ne s'est pas montré seulement fort debater, il a manifesté un talent d'avocat et même d'excellent avocat, si l'on peut qualifier à juste titre d'excellent avocat celui qui fait passer une mauvaise cause pour une bonne. Pendant près de trois heures, encouragé par les applaudissements bien mérités de ses collègues de la droite, qui assurément n'avaient pas tort de manifester leur plaisir d'entendre un véritable discours, il se montra tour à tour historien, narrateur, avocat et critique; il parut tour à tour

grave, sarcastique, éloquent, loyal et impérialiste; il inculqua au parti conservateur canadien un regain d'espérance, d'énergie et de vie. En un mot, il prononça un discours qui passera à la postérité, et il inscrivit dans les annales de notre histoire un discours tout aussi remarquable, mais tout autre par le fond, que celui prononcé dans ce Parlement au mois de mars 1909 par ce même honorable député de Toronto-nord.

Il avait alors préconisé la création d'une marine canadienne; il appuie maintenant un projet de résolution aux termes de laquelle le très honorable premier ministre propose à la fois d'emprunter du peuple anglais, puis de remettre au peuple anglais, pour la construction de trois dreadnoughts, la somme de 35 millions. On va objecter peut-être que cette somme doit être prélevée sur le revenu; mais s'il en est ainsi, une somme correspondante devra être empruntée pour l'exécution de nos travaux publics. En d'autres termes, le Canada va faire sa part pour la défense de l'empire britannique; le Canada va sauver l'empire de l'affreuse situation dans laquelle il se trouve; le Canada va mettre fin au péril allemand, tout cela simplement en empruntant 35 millions, et les remettant tout aussitôt.

Il ne fallait rien moins que l'éloquence de l'honorable ministre du Commerce pour présenter la proposition de manière à ce qu'elle parût acceptable à nos honorables collègues de la droite. Il s'est montré à la hauteur de sa tâche; mais je suis convaincu qu'il n'a pas réussi a persuader aux honorables députés de la gauche et au peuple canadien que pareille contribution sera aussi avantageuse et la preuve d'autant de loyauté que la création d'une flotte canadienne, construite et équipée au Canada, pourvue de marins canadiens, administrée par le Canada, pour la défense de nos côtes, et prête à se porter au secours de la flotte anglaise à un moment d'avis, si l'Angleterre était menacée. Il n'a pas persuadé au peuple canadien que le premier ministre ne méritait que des éloges et le leader de l'opposition que des reproches.

Il n'a pas réussi à faire oublier au peuple canadien, monsieur l'Orateur, que le vénérable homme d'Etat qui est aujourd'hui le leader de l'opposition fut le premier à prendre sur lui d'engager le peuple canadien à faire quelque chose de plus pour manifester leur attachement au Canada et à l'empire en jetant les bases d'un projet de création d'une marine canadienne.

Il n'a tenté d'établir d'aucune manière qu'il y avait péril en la demeure; il s'est borné à dire que le très honorable M. Borden est le premier ministre du Canada, et que le premier ministre avant déclaré que péril il y a, il n'en peut être autrement.

M. BOIVIN.

Il n'a pas contredit une seule phrase, un seul mot contenu dans le rapport de l'amirauté dont lecture fut donnée à la Chambre lors du dépôt du présent projet de loi, et où il n'est question ni d'urgence, ni de besoin immédiat. Il n'a pas réussi à faire oublier aux nationalistes de la province de Québec,—je veux dire ceux qui ont voté dans le sens nationaliste en septembre 1911 mais dont fort peu récidiveront,—qu'ils votèrent pour les suivants de l'honorable député de Jacques-Cartier, convaincus que ces candidats une fois élus, voteraient contre toute proposition d'une contribution à la défense impériale.

Il n'a pas réussi à faire croire à ces candidats nationalistes élus en septembre 1911, et qui cherchaient à justifier l'appui qu'ils donnaient au parti tory en invoquant la promesse que leur aurait fait le premier ministre d'un plébiscite ou d'un référendum, il ne leur a pas fait croire, dis-je, qu'il leur restera quelque chance de se faire réélire dans leurs divers comtés après qu'ils auront voté en faveur de ce projet de résolution.

Il n'a pas réussi à faire croire aux électeurs du comté de Québec que cette contribution serait non seulement l'équivalent d'un plébiscite, mais plus avantageuse même qu'un plébiscite. Il n'a pas réussi à faire croire à un seul patriote canadien que la liberté du Canada et l'autonomie du Canada ne souffriraient pas du versement de ce tribut payé à la métropole sans qu'elle l'ait exigé, sans qu'elle l'ait sollicité et sans que rien le justifie. Il n'a pas réussi à prouver, même au moyen d'une déclaration du premier ministre, que l'honorable George E. Foster de 1912 est un plus grand homme d'Etat ou aime mieux son pays que l'honorable George E. Foster de 1909.

Voyons comment s'est exprimé en cette enceinte, au mois de mars de cette année-là, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Il était question de contribution:

Voici la pensée que j'ai à l'esprit: Si notre contribution prend la forme d'une somme fixe, si, une fois cette somme sortie de nos mains, nous sommes dégagés de toute responsabilité, nous serons portés à nous désintéresser des mesures de plus en plus effectives prises pour la défense ultérieure du pays; nous serons privés nous-mêmes de la plus grande partie des avantages, et hors d'état de faire plus à l'avenir pour la défense de l'empire dont nous sommes partie intégrante à cette fin.

Le lendemain, 29 mars 1909, dans cette même Chambre des communes, il disait:

Le premier navire appartenant au Canada construit et équipé en Grande-Bretagne, envoyé ici pour défendre nos côtes, deviendrait, pour ainsi dire, le noyau, la pépinière de chauffeurs canadiens, de marins canadiens, d'officiers canadiens et plus tard peut-être verrait-on un amiral canadien sur la côte canadienne. Combien faudrait-il de temps pour parcourir ce cycle, nul d'entre nous ne saurait dire, mais si, dès le début, nous établis-

sons la configuration de ce cercle et que nous le suivions loyalement et fidèlement, l'heure viendra où nous aurons complété ce cercle et où il existera pour la défense du Canada et pour celle de l'empire un contingent auxiliaire de la flotte britannique où le Canada aura mis quelque chose de sa substance, de son sang et de sa puissance intellectuelle.

Nous sommes déjà tombés d'accord avec lui pour l'achat des deux premiers navires qui formeraient le noyau d'une marine de guerre canadienne. Mais les conditions ne sont plus les mêmes. Une autre question a été soumise au peuple du Canada, et, dans cette Chambre, nous avons changé de place; mais nous n'avons pas cessé de nous intéresser au sort de notre pays; nous n'avons pas perdu notre amour pour le Canada et pour les choses du Canada. Nous sommes encore prêts à aider et nous voulons aider à la défense de l'empire, au cas de crise ou de besoin; mais nos opinions n'ont pas changé. Nous regrettons que l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie ait changé les siennes. Le Canada est aujourd'hui mieux en état de se défendre et de défendre l'empire. Nous ne trouvons pas excessive la somme offerte; mais nous demandons qu'au lieu de donner cet argent à une nation riche, prospère et plus capable de prendre soin d'elle-même, cet argent soit dépensé chez nous, et que, pour la plus grande partie possible, il trouve à passer dans le gousset de nos artisans, de nos ouvriers, de nos fondeurs, de nos constructeurs; plus tard, dans celui de nos matelots, de nos officiers, et que, de l'un à l'autre, il arrive à nos marchands et à nos cultivateurs.

Avec notre marine croîtront notre fierté nationale et notre loyauté envers le Canada, comme partie, et partie précieuse, de l'empire britannique. Au lieu de comparer les plans de l'amirauté anglaise avec les siens et d'ajouter à sa flotte de 1re ligne trois dreadnoughts de plus afin de garder le pas avec la marine britannique, l'Allemagne verra, de même que les autres puissances de l'univers, une jeune nation en train de se construire, dans l'Amérique du Nord, une marine de guerre à elle, une marine qui lui permette de dire, dans les termes poétiques du poétique député de Brandon, à qui oserait toucher à un point quelconque de l'empire:

> Aggressor, spare that tree,
> Touch not a single bough;
> In youth it sheltered me,
> And I'll stand by it now.

En comparant les peuples de l'empire à une grande famille, le ministre du Commerce et de l'Industrie s'est, à coup sûr, montré fort habile:

> Supposons qu'il y ait dans une famille, a-t-il dit, six garçons adultes, âgés de dix-huit à trente ans, et que deux s'engagent dans l'armée pendant que les quatre autres restent à la maison. Dira-t-on à ces derniers qu'ils se tiennent à l'écart et ne font rien pour la patrie? L'un peut fournir le fusil, l'autre l'équipement, la mère donnera une bible à ses enfants, toute la famille offrira des prières pour les absents.

Voilà un magnifique tableau, comme seul le ministre du Commerce sait les peindre. Ce n'est pourtant pas notre idée, à nous de la gauche, que le Canada agirait comme il le doit en restant à la maison et ne donnant que ses prières, son espoir et ses bons souhaits. Nous ne pensons pas que ce serait s'acquitter de son devoir s'il se contentait de fournir un fusil ou autre objet de l'équipement d'un soldat. L'Australie, elle, se prépare à se porter au premier rang dès que le besoin s'en fera sentir, et nous voulons que le Canada soit là lui aussi.

Nous n'encourageons point l'offre d'une bourse, même munie de son cordon. Que fera l'Angleterre des officiers ou des marins qu'elle aura mis à bord de ses dreadnoughts quand le Canada jugera à propos de les rappeler? Les renverra-t-elle du service, au risque de briser leur avenir? En fera-t-elle des pensionnaires de l'Etat? Ou encore, fera-t-elle construire pour eux de nouveaux navires? Le premier ministre de la Grande-Bretagne n'était pas loin d'avoir raison s'il a dit, comme l'ont prétendu certains journaux, que le Canada étouffait l'Angleterre sous ses bontés.

Un argument que d'aucuns ont jugé sérieux et qui militerait en faveur de cet offre de fonds, c'est que l'amirauté anglaise, avec ses longues années d'expérience, sait mieux que cette assemblée comment dépenser ces fonds pour qu'ils produisent les meilleurs résultats possible. S'il existe vraiment une crise, pourquoi ne pas donner de l'argent au lieu de donner des dreadnoughts sans vie?

Le très honorable chef de l'opposition a dit qu'il serait disposé—que le parti libéral serait disposé—à donner quatre fois cette somme de 35 millions s'il existait vraiment une crise. Ce serait le don de deniers ayant de la valeur, et non plus trois bâtiments de guerre impuissants. D'ici à quelques années, le Canada se donnerait une forte marine. Mais non, les lords de l'amirauté assurent qu'il n'y a rien d'urgent. Permettez-moi de rappeler encore le mémoire qu'ils ont préparé. Le paragraphe 7 s'exprime comme il suit:

> A l'heure actuelle et dans un avenir prochain, la Grande-Bretagne est toujours en mesure, au moyen de dispositions spéciales et par la mobilisation d'une partie de ses réserves de dépêcher, sans trop courir de risques chez elle, une redoutable flotte de cuirassés et de croiseurs, pour se joindre à la marine royale australienne et aux escadres anglaises de Chine et du Pacifique pour la défense de la Colombie-Anglaise, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.
>
> Et ces populations sont aussi protégées, leurs intérêts sont sauvegardés par la puissance et l'autorité de la Grande-Bretagne, tant que sa force navale demeure intacte.

Et le paragraphe 9:

Quelque décision que prenne le Canada dans la présente occurrence, la Grande-Bretagne ne manquera, dans aucune circonstance, à son devoir envers ses possessions d'outre-mer.

Elle a jusqu'à présent réussi à tenir tête, seule et sans aide, aux plus formidables coalitions, et, par une sage politique et d'énergiques efforts, elle est encore capable de veiller aux intérêts vitaux de l'empire et de les défendre.

C'est ce qui fait que nous ne sommes pas disposés à donner aujourd'hui des millions, mais, d'un autre côté, nous sommes impatients de prendre part à la protection de notre pays et de l'empire, de façon que le prochain mémoire de l'amirauté anglaise, publié à la demande d'un ministre canadien, puisse mentionner non plus seulement la marine royale australienne, mais aussi la marine royale canadienne.

Nous sommes impatients de nous conformer à la prière que nous adresse, dit-on, l'amirauté dans le dernier paragraphe de ce mémoire, et que voici:

Le premier ministre du Canada ayant demandé sous quelle forme une aide immédiate de sa part serait le plus effective, nous n'avons aucune hésitation à répondre, après une étude prolongée de toutes les circonstances, qu'il est à désirer que cette aide comprenne la fourniture d'un certain nombre des plus grands et des plus forts navires de guerre que la science puisse bâtir ou que l'argent puisse procurer.

Vous remarquerez, j'espère, monsieur l'Orateur, que la demande de l'amirauté est que cette aide "comprenne" et non pas qu'elle "consiste" en la fourniture d'un certain nombre des plus grands et des plus forts navires de guerre que la science puisse bâtir ou que l'argent puisse acheter. L'amendement proposé par le parti libéral comprend deux des plus forts et des plus grands navires de guerre, et les autres bâtiments qu'il faut pour former deux escadres. A mon avis, cela répondait au prétendu vœu de l'amirauté beaucoup mieux que l'offre de bateaux à construire et à prêter, selon la politique Borden.

J'ai mentionné tout à l'heure le discours non frelaté de l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie. On ne devra point conclure de là qu'il n'en a pas été prononcé d'autres du côté de la droite. L'honorable député de Vancouver (M. Stevens) en a fait un qui est excellent; mais il doit avoir oublié que, dans sa province, on a plus de 500 milles de côtes non protégées, côtes d'îles, pour beaucoup. Il apprendra avant peu, s'il est toujours de l'avis qu'il exprimait devant cette Chambre il y a quelques semaines, que l'opinion de sir Richard McBride, à savoir que la première obligation du Canada est de défendre le littoral de la Colombie-Anglaise, est plus populaire aujourd'hui auprès des Canadiens bien pensants que la politique de cadeaux à reprendre, d'emprunts pour prêter, du très honorable premier ministre. Il a été fait à l'appui de la résolution d'autres discours fort habiles; mais nous n'avons pas encore entendu l'honorable secrétaire d'Etat. Répétera-t-il dans son discours, s'il en prononce un, les déclarations qu'il a faites à la Longue-Pointe, dans la province de Québec, au mois d'août 1910? Selon le "Devoir", il aurait dit alors:

Des orateurs parcourent les comtés de la province pour blâmer, non seulement le Gouvernement, qui a voté le bill de la marine, mais aussi bien l'opposition conservatrice fédérale qui appuyait un projet plus néfaste encore...

Nous nous rallions aux principes de M. Monk, refusant de contribuer en hommes ou en argent, aux guerres de l'empire, avant que le peuple ne se soit prononcé—et nous croyons que c'est cette attitude qui est patriotique et non celles du Gouvernement et de l'opposition. (Appl.).

En 1776 et en 1812, nos ancêtres ont défendu leur pays, nous serions prêts, nous aussi à repousser une invasion, mais nous refusons d'aller nous battre pour des motifs que nous ignorons ou que nous ne connaissons que trop, tel celui de la guerre sud-africaine provoquée par les intérêts financiers des spéculateurs...

Et nous sommes convaincus que si les électeurs pouvaient se prononcer, la majorité repousserait le bill du Gouvernement et, aussi bien, le projet Borden.

La province de Québec est impatiente d'entendre et de lire le discours que doit prononcer l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Nantel).

En sa qualité de membre du cabinet, il a été consulté par ses collègues avant que cette politique fût adoptée, et son opinion a certainement été d'un grand poids dans l'élaboration de cette politique. Il s'est vu obligé de ne pas être d'accord avec son ancien collègue, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Il s'est cru forcé, j'en suis convaincu, par nul autre motif que le bien de son pays et le bonheur de ses habitants, de garder son siège dans le cabinet, et les gens de la province de Québec sont impatients d'entendre expliquer de sa propre bouche, dans son langage inimitable, les causes qui font qu'il a raison et que l'honorable député de Jacques-Cartier a tort. Ils compareront ce discours avec beaucoup d'intérêt et de curiosité, avec les paroles dont il s'est servi dans le comté de Saint-Jean-et-Iberville, à l'automne de 1910, alors que, toujours d'après le "Devoir", il disait:

Je vais vous définir les trois attitudes qui ont été prises à la Chambre par MM. Laurier, Borden et Monk...

M. Laurier veut à tout prix une marine qui sera impériale en temps de guerre, et canadienne en temps de paix. M. Borden, au lieu d'une marine, voulait que nous donnions immédiatement une contribution de 25 millions à l'Angleterre. M. Monk a demandé que, avant

qu'il soit fait quoi que ce soit par la Chambre, à propos de ce projet, le peuple fût consulté (Appl.).

La première chose que l'on doit attendre d'un homme politique, c'est qu'il applique au pouvoir ce qu'il a prêché alors qu'il était dans l'opposition. Les ministériels d'aujourd'hui ne sont pas ceux d'il y a quatorze ans, ce ne sont pas ceux d'il y a dix ans, ce ne sont pas même ceux d'il y a deux ans. C'est pourquoi nous vous demandons de les chasser du pouvoir.

Si jamais notre parti prend les rênes du gouvernement dans ce pays, je promets, pour ma part, que je demeurerai fidèle aux principes que j'exprime aujourd'hui. Et si je n'y restais pas fidèle, je demanderais à ceux qui nous ont placés au pouvoir de nous en chasser.

Ces honorables messieurs qui ont accepté des portefeuilles dans le gouvernement Borden n'ont pas conservé cette liberté d'action du brillant et jeune député de Nicolet (M. Lamarche), qui a voté contre son chef, sur l'amendement Mondou, à l'adresse en réponse au discours du trône, mais qui n'a pas oublié de dire, ainsi qu'en fait foi le compte rendu officiel, page 605:

Je puis dire qu'il me faut suivre les dictées de ma conscience avant celles de mon parti et appuyer cet amendement. C'est avec un profond chagrin, je vous l'affirme, que je me vois de nouveau dans la nécessité d'être d'une opinion contraire à celle de nombreux amis politiques que j'estime beaucoup, et dont j'espère avoir raison plus tard de partager les vues. Je désire également faire comprendre à la députation qu'en votant pour cet amendement, je ne cherche pas un moyen de passer dans les rangs du parti libéral.

Comme ce doit être beau d'appartenir à un parti où il est si facile de s'entendre pour différer d'opinion afin de conserver le pouvoir et les fruits de la victoire. L'honorable ministre des Postes ne figure pas dans cette catégorie, bien qu'il se réclame de la même famille politique. Il admet qu'il ne partage pas l'opinion de son chef et de ses alliés d'hier pour partager les opinions de ses amis d'aujourd'hui. Sa transformation de nationaliste en jingoïste n'est pas tout à fait complète. Il craint de n'être pas reconnu de ses électeurs s'il saute d'un seul bond; aussi, dans le discours qu'il a prononcé ici sur la résolution en discussion, il a blâmé le parti libéral d'avoir proposé de fournir des équipages aux navires que nous désirons construire, et il avait à peine péroré cinq minutes qu'il s'imaginait être de retour chez les nationalistes de Québec et reprenait son vieux refrain sur le sang de nos enfants versé dans les mers lointaines. Faut-il s'étonner que les ultras l'aient laissé pérorer devant des fauteuils veufs de leurs députés.

M. LEMIEUX: Au dire de son journal, la Chambre était au grand complet, tous les sièges étaient occupés.

M. BOIVIN: Le ministre ajoute que si on adoptait la loi de la marine militaire Laurier il deviendrait nécessaire d'avoir recours à la conscription.

Le loyalisme est-il donc disparu du Canada? Il existait du loyalisme à l'époque de la guerre sud-africaine, ainsi que l'attestent les monuments érigés dans les cités et les villages aux soldats tombés sur les champs de bataille. Il y en a d'autres qui iraient volontiers servir sous les drapeaux. Le patriotisme n'est pas mort. Il y en aura plusieurs qui voudront servir dans la marine. Un de mes cousins, habitant la ville de Saint-Jean (P.Q.), s'est engagé dans la marine américaine, ne pouvant le faire dans la marine du Canada, qui n'existe point. Non, le patriotisme n'est pas mort. Il n'y a rien dans la loi de la marine ou dans l'amendement en discussion qui laisse même soupçonner la conscription, et si jamais la Grande-Bretagne est entraînée dans une guerre maritime, si jamais notre marine canadienne prend place dans la ligne de combat, l'honorable ministre peut rester chez lui, comme il l'a fait dans l'élection partielle de Richelieu, où il a placé quelqu'un derrière les canons qui jusqu'à présent n'a pu capturer un grand nombre de partisans de la loyale opposition de Sa Majesté.

Une des merveilles des relations entre les dominions autonomes et la mère patrie, c'est qu'à mesure que les liens se desserraient, le loyalisme et l'attachement augmentaient. La Grande-Bretagne a appris dès le début de sa puissance impériale, que prodiguer la liberté, c'était gagner des colons, que relâcher les liens d'un peuple c'était le lier plus fortement, que conférer des pouvoirs c'était les posséder avec plus d'abondance. Elle a gagné le Canada et l'a rendu libre; elle a peuplé l'Australie et lui a donné la liberté; elle a subjugué la Nouvelle-Zélande et l'a lancé vers la joie elle a conquis le Sud-Africain et l'a ensuite remis à ses ennemis; chaque fois qu'elle accorde une nouvelle liberté à ces jeunes nations, le lien d'une union devient plus fort et plus durable.

Nous consentons à faire des sacrifices pour elle; non seulement quand il s'agit d'une somme d'argent, mais selon les paroles de l'honorable chef de l'opposition, nos cœurs, notre esprit et nos bras lui sont acquis.

Ce que l'Angleterre n'ose pas prendre, ce que l'Angleterre ne demande pas, le Parlement n'a pas le droit de le donner sans avoir obtenu au préalable un mandat spécial de la part du peuple canadien. D'autres graves et importantes questions ont été décidées par un appel au public canadien. Tantôt nous avons gagné, tantôt nous avons perdu, mais nous avons toujours respecté le verdict rendu. Lorsque nous sommes tombés, c'était la face au so-

leil, blessés mais non pas morts ni découragés. Et aujourd'hui nous sommes prêts à combattre de nouveau pour ce que nous considérons le droit de naissance de la nation canadienne. En cette occurence nous ne nous inspirons pas d'un étroit esprit de clocher national ou d'un impérialisme outré, mais nous sommes jaloux de nos droits et de nos libertés. Confiants dans notre présente situation et dans notre avenir, fidèles aux intérêts du Dominion, reconnaissant les droits de l'empire, mettons-nous tous, Canadiens de langue française ou anglaise, en état de défendre nos propres côtes et de faire face à toute éventualité qui pourrait se présenter, en mettant à la disposition de l'empire la marine royale canadienne, construite par nous, payée par nous, équipée, armée et commandée par le Canada.

M. W. F. COCKSHUTT (Brantford): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté le discours très bien préparé de mon honorable ami le député de Shefford (M. Boivin). Je le félicite sur la brièveté de sa harangue et sur l'habileté avec laquelle il a discuté les arguments des divers orateurs qu'il a présentés à notre attention.

Mais il me pardonnera peut-être, vu que je ne veux pas prendre trop de temps, si j'aborde sans retard la discussion de la question de l'aide navale que l'on se propose de donner à l'empire britannique, par la proposition qui a été déposée devant la Chambre par le chef du Gouvernement.

La proposition présentée par le premier ministre marque une époque dans l'histoire du Canada et de l'empire. Pendant quelques années j'ai étudié assez à fond la question de l'unité de l'empire, particulièrement au point de vue du commerce et de la défense. J'espère donc qu'on me pardonnera si je reviens sur les sentiers déjà battus par plusieurs des orateurs précédents, et si j'expose ce que je conçois être la présente position de la question de la défense navale de l'empire. Au cours de la discussion on a essayé d'attribué à différents députés de droite et de gauche des opinions exprimées en 1909. A cette époque, vous vous le rappelez, il a été soumis à la Chambre des communes une résolution qui avait reçu, nous a-t-on dit, l'appui unanime des deux côtés de la Chambre. Cette résolution visait, je crois, une marine canadienne. Il n'est guère douteux que les députés qui siégeaient ici à cette époque, étaient passablement d'accord sur le principe d'une marine militaire canadienne, destinée à la défense de l'empire. Il existait cependant au sein du Canada, et particulièrement en la province de l'Ontario, un nombreux groupe qui repoussait le principe de cette résolution, et exprimait ouvertement son mécontentement; de fait, ce sentiment était si prononcé dans l'Ontario que sir James Whitney fut privé par une partie ou l'autre de la province de passer par-dessus les têtes dans cette Chambre et d'offrir lui-même de la part de la province de l'Ontario une contribution d'un ou deux dreadnoughts.

En d'autres termes, en 1909, la population de l'Ontario professait les vues qu'expriment aujouru'hui le premier ministre et les honorables députés de la droite. La population de l'Ontario qui partageait cette opinion à cette époque avait raison et c'est ce que le pays veut savoir maintenant. Voilà ce qui intéresse le pays, et je vous dis, monsieur l'Orateur, qu'à mon avis, le premier ministre du Canada a soumis, dans la proposition présentée à cette Chambre, une mesure qui à mon avis et d'après les lumières de ceux qui l'entourent répond aux besoins actuels de l'empire britannique. Il a été proposé un long amendement dont j'aurai occasion de parler de temps à autre au cours de mes remarques. Qpuelques vues des raisons qu'on fait valoir pour nous prouver que nous devrions voter cette aide maintenant ont déjà été énumérées aujourd'hui par mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards). Nous avons, nous dit-on, un grand commerce maritime, une longue ligne de côtes à défendre, nous sommes en mesure de faire cette dépense, nous voyons des armements menaçants chez toutes les nations du monde et une flotte unie offre une plus grande sécurité que des flottes éparses. Pour toutes ces raisons nous devrions consacrer sans retard une certaine somme à la construction de certains navires qui prendront leur rang dans la ligne de combat de la flotte de l'empire, en même temps ces navires demeureront la propriété du Canada et peuvent être rappelés, si jamais nous créons sur les hautes mers une marine qui nous soit propre. Il est très bon d'être logique, et comme je l'ai dit, en 1909, nombre de gens étaient d'avis qu'il vaudrait mieux contribuer une somme d'argent que de construire une marine canadienne. En 1909, j'eus l'honneur d'assister à une réunion impériale distinguée à Sydney, Australie. La question de la défense de l'empire était un des principaux sujets en discussion, et dans cette circonstance, la résolution suivante fut soumise:

Ce congrès voit avec grande satisfaction le vif intérêt pris par les colonies aux récentes discussions ayant trait au maintien de la suprématie navale de l'empire, et désire consigner dans son procès-verbal la précieuse aide volontairement offerte en cette occasion; il exprime de plus l'espoir qu'avant la prochaine conférence impériale ou à cette conférence il soit élaboré quelque projet pratique qui ait pour résultat une coopération active et organisée entre la mère patrie et les dominions d'outre-mer pour la défense de l'empire, et de son commerce et de ses routes de commerce; ce congrès affirme par les présentes le principe qu'il est du devoir des colonies autonomes de participer aux frais de la défense de l'empire.

Voilà la résolution qui a été soumise à cette grande réunion britannique de personnes venant de toutes les parties de l'empire. A ce moment, j'avais l'honneur de représenter la ville de Toronto et afin de vous démontrer, monsieur, que ce jour-là je professais l'opinion qui est maintenant présentée à la Chambre—c'est-à-dire qu'une contribution était le mode de coopération préférable—je désire attirer votre attention sur les paroles que je prononçai alors et que voici: j'ai dit ceci:

Il n'y a pas de sujet qui, en ce moment, accapare d'avantage l'attention dans l'empire. Il s'est presque produit une crise. Que faut-il faire pour répondre convenablment aux besoins de ces circonstances critiques? Il est évident aux yeux de tous que les dominions d'outre-mer devraient se charger de leur part. Ils sont tous prêts à le faire, du moins jusqu'à un certain point. Sans défense suffisante, rien n'est assuré, et nulle partie n'est assez éloignée pour être exempte de danger. Il est devenu évident que tous nos dominions sont prêts à répondre à l'appel. La charpente de notre empire repose uniquement sur la puissance de la marine britannique.

Que la flotte anglaise soit anéantie et l'empire se desséchera comme l'herbe fauchée sous un soleil tropical. Il faut donc, de toute nécessité que la flotte sur laquelle dépend l'empire soit invincible dans toutes les conditions probables ou possibles. Ce fardeau est devenu trop pesant pour la mère patrie. Comment les colonies d'outre-mer lui viendront-elles en aide? La proposition que chacune construise une petite flotte pour défendre ses propres rivages me semble tout à fait insuffisante pour faire face à la crise. Des flottilles dispersées ne serviront à rien, car avant qu'elles puisseant être mobilisées, la grande bataille sera finie et les résultats de la lutte seraient accomplis sans qu'on puisse y revenir. Il est donc évident pour moi que chaque colonie ou domaine de la couronne doit donner une contribution en argent ou en navires. La marine de l'empire doit parler avec la voix et la puissance de l'empire. Si la flotte principale était trop faible ou incapable de tenir tête à l'ennemi, ce serait une erreur fatale qui ne pourrait jamais être réparée. La principale et presque unique objection à cette contribution, c'est que nous ne pouvons pas avoir une voix dans la dépense et la direction. C'est une objection très sérieuse qui met en avant la question de l'organisation de l'empire, un grand problème également qui doit être étudié et résolu.

Je fais cette citation pour montrer qu'en 1909 j'étais comme je le suis aujourd''hui en faveur d'une contribution à l'Angleterre en hommes, en argent et en navires. J'ai une foi complète en l'unité de l'empire britannique et en une seule flotte pour le commerce et pour la défense.

Il y a une ligne de démarcation très nette entre la politique navale du parti conservateur, telle qu'elle a été exposée par le premier ministre et la politique navale du parti libéral, telle qu'elle a été présentée par le très honorable chef de l'opposition. Le programme conservateur suit les principes que j'ai défendus: de faire une contribution pour maintenir la suprématie de la flotte anglaise sur mer et le programme libéral d'aujourd'hui cherche à développer quelque peu le programme de 1909, tel qu'il est compris dans la loi du service naval du Canada. Suivant moi le programme libéral ne s'impose pas par le succès qui a couronné la flotte connue sous le nom de marine Laurier et que le gouvernement précédent a essayé de mettre en branle.

Une tache malheureuse a été imprimée sur la réputation du Canada, parce qu'elle met en doute notre compétence pour exécuter les grandes entreprises, c'est la faillite lamentable de la loi navale de 1910. Le gouvernement libéral a fait beaucoup de tapage; nous devrions avoir une marine à nous; on a acheté le "Rainbow" et le "Niobe" et l'un a été placé sur le Pacifique, et l'autre sur l'Atlantique. Cette flotte a été bien décrite quand on a dit qu'elle était trop faible pour combattre et trop lente pour se sauver. Qu'en est-il advenu de la marine Laurier? Il y a quelque deux années, le "Niobe" ayant été envoyé quelque part en Nouvelle-Ecosse à un pique-nique politique, il a frappé sur un rocher et a été immobilisé pendant six mois dans un bassin de radoub et il nous en a coûté un quart de million de dollars pour le réparer. Depuis lors on l'a perdu de vue. Quand au "Rainbow" sur la côte du Pacifique, j'apprends qu'il est ancré dans son bassin, incapable de naviguer sur mer par suite du manque d'hommes pour le manœuvrer. Après cette expérience, nos adversaires nous disent que le Canada devrait pourvoir à la manœuvre de ces trois grands dreadnoughts que nous nous proposons de donner à la marine de l'Angleterre.

L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) est devenu éloquent quand il a déclaré que ce serait une honte pour le Canada si, dans le cas ou une bataille éclaterait sur mer, il n'y avait pas de Canadiens pour manœuvrer nos navires. Sans doute c'est une bonne idée d'avoir ces navires manœuvrés par des Canadiens, mais il n'est pas probable que cela se réalise prochainement. Quiconque parmi nous a vu un dreadnought moderne se rendra facilement compte de l'habileté et des connaissances qu'il faut avoir pour faire mouvoir un tel navire et pour manœuvrer ces immenses canons qui peuvent atteindre un but à plusieurs milles de distance et traverser des blindages d'acier nickelé épais d'un pied.

Il y a beaucoup de difficulté dans un pays comme le Canada quand il s'agit de se procurer des hommes pour le service des navires. Une difficulté est qu'on ne peut pas trouver des Canadiens qui donneraient leur service pour cinquante cents par jour, ce qui est la solde ordinaire du matelot

anglais. Une autre difficulté est que le Canada n'est pas ce qu'on pourrait appeler un pays de marins et nous n'avons pas une forte proportion de notre population qui est accoutumé à prendre la mer par vocation. Une autre difficulté—et j'y insisterai pendant quelques instants parce qu'on n'en a pas parlé dans le débat actuel—c'est que les Canadiens n'ont pas été encouragés par nos orateurs publics et par ceux qui devraient être les esprits dirigeants au Canada, à prendre part au service militaire ou à la défense navale de leur pays. Je pourrais citer les noms de quelques-uns qui ont parcouru le pays pour prêcher aux hommes qu'ils ne devaient pas apprendre l'art de la guerre, que nous sommes à une époque d'arbitrage universel et de désarmement et que c'est presque un crime pour un homme de s'enrôler dans l'armée ou la marine de son pays.

Si quelqu'un en doute parmi mes collègues de l'opposition, je puis lui donner les noms d'hommes éminents dans les rangs du parti libéral qui ont prêché dans tout le pays cette doctrine anti-patriotique. En vérité, c'est aller si loin que dans certains cas si un homme osait déclarer qu'il était en faveur de voir son pays prêt à se défendre, il était non seulement appelé une brute, mais marqué comme étant indigne de faire partie du conseil de l'église. Même depuis le commencement de ce débat, un membre notable du parti libéral dans la ville de Toronto s'est signalé en disant que la guerre était le meurtre légal et que ceux qui s'engagent dans une guerre sont des meurtriers reconnus par la loi. C'est une des raisons qui fait que les hommes ne sont pas pressés de s'enrôler dans nos forces de terre et de mer. J'ai vu, sous le régime Laurier, les clôtures placardées de grandes affiches sur lesquelles on invitait des hommes à s'enrôler dans la marine Laurier. Combien d'hommes se sont enrôlés dans tous ces services? Une simple poignée et le plus grand nombre sont déjà fatigués et ont quitté le service; un grand nombre ont déserté les navires sur lesquels ils s'étaient engagés. Pourquoi en est-il ainsi? Parce que des idées fausses ont été inculquées au public. Je déclare que d'après mon opinion, les hommes de ce pays ne se réuniront jamais pour défendre le Canada sur terre ou sur mer tant qu'on n'aura pas insufflé dans l'esprit des habitants du Canada un autre sentiment de patriotisme. Il est temps que cet état de choses change dans un pays comme le Canada. J'ai traversé bien des fois l'Atlantique, j'ai visité tous les principaux pays d'Europe, j'ai aussi fait le tour du monde, eh bien, je déclare ici ce soir, sans peur d'être contredit, qu'il n'y a pas aujourd'hui dans le monde entier un pays qui ait autant de choses à défendre et qui ait aussi peu de choses pour pourvoir à cette défense que le Canada.

M. COCKSHUTT.

Quiconque est renseigné sur les nations du globe sait que c'est vrai. Pourtant nous avons parmi nous des hommes qui s'appellent patriotes, qui se disent religieux et qui vont répandre dans le pays que les hommes ne doivent pas s'enrôler dans la milice ou la marine. Je dis qu'il est temps suivant moi, que cet état de choses cesse. Je crois qu'il est possible qu'un homme soit à la fois un chrétien, un soldat ou un marin et je suis prêt à défendre mon opinion en présence de l'Eglise et de l'Etat. Les pages de l'histoire sacrée ou profane sont une preuve de ce que j'avance. Vous pouvez voyager autour du monde, vous pouvez visiter tous les grands pays de la terre et vous trouverez que les hommes qui ont laissé une réputation durable, et qui ont imposé leur race et leurs descendants à l'humanité ont été ceux qui étaient prêts à mourir pour la défense de leur pays et de leur foyer. Parcourez les nombreux pays d'Europe et qu'y trouvez-vous? Allez en France, le pays des ancêtres de mon honorable ami; que voyez-vous en France? Visitez les galeries de peinture; promenez-vous dans les rues de Paris ou d'une des grandes villes de province, qu'y trouvez-vous? Des monuments élevés à la vaillance de cet extraordinaire meneur d'hommes, Napoléon. Tous les honneurs à celui qui a gagné les victoires, qui a combattu sur plus d'un sanglant champ de bataille, qui a remporté un triomphe décisif et qui a fait résonner les montagnes et les vallées de la France des hymnes à la louange de l'homme qui a jeté une telle gloire sur les armées françaises et sur les possessions de la France dans le monde alors connu. Visitez l'Allemagne et qu'y trouvez-vous? Des monuments à des hommes comme Bismark, Frédéric le Grand, le grand empereur Guillaume et d'autres, qui ont combattu dans les batailles pour leur pays et qui ont triomphé sur beaucoup de sanglants champs de bataille.

Arrivons chez nous, dans notre propre pays natal notre mère-patrie. Qu'y trouvons-nous? Quand vous allez à Londres, observer cette grande figure qui est au centre de la métropole de l'empire.

Chacun connait Trafalgar Square et qu'y voyons-nous? le monument le plus élevé dans cette grande ville de Londres qui renferme 7,000,000 d'habitants et érigé à la mémoire de qui? A un homme sec et maigre qui a dirigé les forces de l'empire sur mer et qui a illustré l'Angleterre par une victoire telle que jusqu'à nos jours nous avons profité de ce grand et glorieux triomphe de Trafalgar qui a fixé les destinées de l'empire à cette occasion. Ce monument se dresse aujourd'hui comme le pic culminant de Londres et à son sommet se trouve la figure émaciée de l'amiral

Nelson, avec ces mots: " l'Angleterre s'attend à ce que chaque homme aujourd'hui fasse son devoir." Je voudrais que mon honorable ami abandonne parfois le mot "autonomie" et emploie le mot "devoir." Ce pays est fatigué et écœuré du mot "autonomie," on en a usé a satiété; rien ne peut être fait sans porter atteinte à notre autonomie. Nous l'avons encore en ce moment; nous détruisons notre autonomie en faisant ce présent. Je demande que ce mot plus noble de "devoir" soit inscrit sur les bannières du pays et que les Canadiens s'élèvent parfois jusqu'à la dignité d'accomplir leur devoir. Je puis voir que la proposition qui a été faite par le très honorable premier ministre est une mesure qui nous indique notre devoir.

Je n'ai pas encore terminé avec ce qui constitue la partie glorieuse de l'empire britannique; elle ne réside pas seulement dans ses monuments extérieurs. Je regrette que mon honorable ami de Red-Deer ne soit pas ici, car je pense qu'il pourrait me comprendre sur ce point. Je veux vous introduire un instant dans l'enceinte de l'église, parce que j'ai dit qu'un soldat pouvait aussi être chrétien. Je veux vous introduire dans l'intérieur de quelques cathédrales qui sont célèbres dans l'existence nationale de l'Angleterre, ces deux cathédrales, que chacun visite dans la vieille patrie, l'abbaye de Westminster et la cathédrale Saint-Paul. Pénétrez dans ces édifices sacrés et qu'y voyez-vous? A mesure que vous passez dans les ailes de ces deux basiliques élevées au culte de Dieu, qu'est-ce qui vous frappe? Avancez-vous, vous lirez de nombreuses tablettes et des monuments, à qui? Non pas aux saints qui se reposent de leurs travaux, non pas aux grands orateurs qui ont occupé les chaires de ces églises, mais vous lirez sur tous ces monuments et sur toutes ces tablettes "Mort glorieusement en combattant pour son pays." C'est ce que vous lirez sur les monuments dans l'église anglicane en Grande-Bretagne.

L'Eglise manque à son devoir si elle ne propose pas à l'admiration de l'humanité et si elle ne cite pas en exemple ceux qui ont combattu pour leur pays, ceux qui ont versé leur sang pour nous assurer les privilèges, la liberté et les avantages dont nous jouissons aujourd'hui au Canada et dans toutes les parties de l'empire. Les noms que l'Eglise d'Angleterre a inscrits sur ses tablettes, dans les cathédrales de Saint-Paul et de Westminster, sont ceux de Nelson, Wellington, sir John Moore, Napier, etc., et toujours avec la mention: " mort en combattant pour la patrie ". Ces inscriptions sont par centaine, tandis qu'on en trouve à peine quelques-unes consacrées à la mémoire des prédicateurs.

Je dis donc que l'Eglise nationale de la Grande-Bretagne a affirmé de tout temps qu'un homme peut être en même temps un saint et un soldat, qu'on peut être à la fois bon chrétien et un homme de combat. Le plus tôt ces sentiments s'implanteront dans le cœur et l'esprit de notre population, le mieux ce sera pour notre défense, sur terre et sur mer.

Il a été de mode, pendant un certain temps, de répudier de pareils sentiments, mais je considère que le temps est venu de s'expliquer franchement sur ce point, car nous savons tous que pour prendre du service dans la milice ou dans la marine de ce pays, il faut beaucoup de patriotisme et d'esprit d'abnégation. Ceux qui s'enrôlent ne peuvent compter que sur des émoluments très modestes et doivent chercher leur récompense dans la satisfaction d'avoir fait leur devoir envers leur pays. C'est pourquoi je dis que tous, nous devons faire tout en notre pouvoir pour assurer la défense de l'empire de manière à ce qu'il n'ait rien à redouter des assauts d'un ennemi, quel qu'il soit. Je ne nourri d'hostilité envers nulle nation au monde, mais j'ajoute qu'il est grandement temps que nous décidions une fois pour toute ce que nous devons faire dans les circonstances ou nous nous trouvons. Les pacifistes dont je vous parlais il y a un instant, ceux qui parcourent le monde en prêchant le désarmement et l'arbitrage, n'ont guère rencontrés d'encouragement durant l'année 1912. Au cours des douze mois écoulés, six ou sept nations de l'Europe ont été entraînées dans une guerre sanglante qui est loin d'être finie.

La petite Bulgarie qui ne possède pas la moitié, pas le quart, des ressources du Canada, dont la population est inférieure à la nôtre, a pu mettre une armée de 400,000 hommes sur pied en moins d'un mois. Depuis le commencement de cette guerre, cette nation a perdu presque autant de soldats que l'Angleterre pendant toute guerre, cette nation a perdu presque autant que peut faire un pays prêt à toutes les éventualités. J'aurais un mot à dire de ces éventualités et des cas d'urgence, mais pour le moment, j'insiste sur les guerres européennes qui ont signalé l'année qui vient de finir. Il y a un an, il aurait fallu être bien hardi pour prédire qu'une partie d'Europe serait en guerre à l'heure présente.

Partout l'on n'entendait parler que d'arbitrage et de désarmement; tous les conflits internationaux devaient se régler à l'amiable. Quelques mois s'étaient à peine écoulés que six ou sept nations de l'Europe étaient entraînées dans une guerre meurtrière qui menace de changer la carte de l'Europe. Personne ne peut dire quand ce terrible conflit prendra fin. Avant qu'une autre année soit écoulée, il est possible que

plusieurs des grandes puissances soient entraînées dans le tourbillon et que nous soyons témoins du plus grand conflit armé qui ait jamais eu lieu.

Je trouve ridicule de parler de désarmement dans un pays comme le Canada qui n'a qu'une milice insignifiante, une armée régulière d'à peine un millier d'hommes, qui ne possède pas un navire capable de repousser un ennemi, sur l'Atlantique ou sur le Pacifique, qui n'a pas une place fortifiée, ni au nord ni au sud ni à l'est ni à l'ouest. Prêcher le désarmement dans un pays comme le nôtre, c'est préconiser le suicide national.

Ce qu'il nous faut aujourd'hui, c'est le réveil du patriotisme, car le patriotisme qui poussera nos jeunes gens à s'enrôler et qui propagera l'esprit de dévouement parmi notre population, c'est le patriotisme qui ramènera à la surface les meilleurs éléments que tout homme porte en lui. La guerre provoque l'éclosion des beaux sentiments et des grandes actions et nous devons nous faire un devoir d'encourager l'esprit militaire, pour assurer le recrutement de nos armées de terre et de mer. Malheureusement, nous n'aurons pas le temps d'organiser ces armées pour les envoyer au secours de la mère patrie, si les dangers qui la menacent sont aussi imminents que nous le croyons. C'est pour cette raison que le premier ministre du Canada propose d'offrir à l'Angleterre une contribution de $35,000,000 qui sera employée à doter la marine anglaise des trois plus puissants navires que la science et l'argent puissent procurer.

Cette proposition sera votée, je n'en ai aucun doute, et elle sera votée à une forte majorité. Il est regrettable que l'honorable chef de l'opposition ne se soit pas rallié à cette contribution. C'est le 5 décembre dernier que le projet a été déposé, il y a de cela cinq ou six semaines. Avant de se prononcer, l'honorable chef de l'opposition a demandé un délai pour réfléchir, ce qui lui a été accordé. Tout le monde supposait que, pour une fois, au moins, mon honorable ami agirait comme un patriote, comme un homme d'Etat, comme un partisan de l'unité impériale. Mais, cette fois encore, tout le monde se trompait. Comme le disait si bien et si énergiquement le "Mail and Empire" de Toronto, il a réfléchi longtemps et il a fait un mauvais choix. C'est exactement ce qu'il a fait. Au lieu de se lever pour annoncer que la proposition du premier ministre devait être acceptée à l'unanimité, comme tout le monde s'y attendait, même ses propres partisans, j'en suis convaincu, il nous donna lecture d'un long amendement rempli de propositions de toutes sortes, dont pas une ne pouvait être d'une utilité quelconque à l'Angleterre, dans ce moment de pressant besoin.

Cette question d'urgence a provoqué de longues discussions. A l'heure présente, la Chambre est divisée en deux camps, celui qui prétend que l'urgence existe et celui qui déclare qu'elle n'existe pas. L'honorable chef de l'opposition et ses amis sont dans le camp de ceux qui nient l'existence de l'urgence. Cependant, les documents préparés par l'amirauté et qui ont été communiqués à la Chambre prouvent jusqu'à l'évidence que le danger existe.

Ce n'est pas la première fois que nos honorables adversaires ont refusé de reconnaître l'existence d'un danger. Il y a exactement deux ans, l'honorable M. Fielding et l'honorable M. Patterson venaient nous proposer la réciprocité, à grand renfort de tambours et de trompettes. Au même moment, une circonstance critique (emergency) s'est présentée. Sir Wilfrid Laurier et ses partisans ne s'en sont pas rendu compte. Le pays y voyait plus clair. Le débat sur cette question se prolongea pendant des mois et nos honorables adversaires persistèrent à nier l'existence du danger. Il existait, cependant. Finalement, le Gouvernement décida d'en appeler au pays, toujours sous l'impression que le danger n'existait pas. Les ministres partirent en disant: "Nous reviendrons avec une majorité plus forte que celle que nous avons". L'ex-ministre des Postes (M. Lemieux) qui vient de faire son apparition dans cette Chambre, était parmi ceux qui se sont trompés. Tout comme son chef, il ne croyait pas à l'existence du danger. Jusqu'au matin du 21 septembre, les libéraux se croyaient en sûreté. Trois jours avant l'élection, l'honorable M. Patterson, un des négociateurs du traité, disait dans les rues de Brantford: "Notre majorité sera plus forte que jamais; elle sera de 60 voix". On ne prévoyait pas le moindre danger, comme vous voyez. Alors comme aujourd'hui, les circonstances n'avaient rien de critique, mais s'ils ne voyaient pas le danger, c'est parce qu'ils ne voulaient pas le voir. Il existe indéniablement; pour quiconque comprend l'anglais, il suffit de lire le mémoire de l'amirauté pour être convaincu de l'existence d'un danger imminent. Non seulement il existe à l'heure présente, mais il a existé depuis plusieurs mois.

Les principaux pays de l'Europe sont convertis en camps armés. Les travaux se poursuivent avec une hâte fiévreuse dans les chantiers maritimes de l'Angleterre et de l'Allemagne. Pourquoi? Parce que le feu qui couve sous la cendre éclatera bientôt, il n'y a pas à en douter.

Supposons que vous ayez un ami dont toutes les économies sont renfermées dans une modeste maison qu'il possède. Comme vous vous intéressez à lui, vous le questionnez sur ses succès, et il se déclare assez satisfait de son sort. Il vous explique que tout ce qu'il possède est renfermé dans cette maison qu'il habite. Vous lui demanderez si sa maison est assurée contre l'incendie. Oh! non, dit-il, je n'ai aucune as-

surance; je ne crois pas que cela soit nécessaire; d'ailleurs, mon voisin a assez d'assurance pour nous deux. Je ne paie pas de prime, et c'est autant d'économisé.

Cet homme peut être ruiné à un moment à l'autre, mais cependant il ne croit pas à l'existence du danger. C'est un homme très prudent et il est convaincu que le feu ne se déclarera pas chez lui, car il prend toutes les précautions nécessaires. Peut-il en dire autant de son voisin? Comment sait-il qu'un incendie ne se déclarera pas ailleurs et ne se propagera pas chez lui pour dévorer en un instant le fruit de son labeur pendant des années et des années?

C'est exactement la position dans laquelle se trouve le Canada, au point de vue de sa défense. Notre sécurité et celle de l'empire reposent uniquement sur la suprématie de la marine anglaise. La gauche prétend que le danger n'existe pas, mais peut-on imaginer des circonstances plus critiques que celles qui existent aujourd'hui parmi les grandes puissances de l'Europe? On nous parle de désarmement et d'arbitrage, mais ceux qui sont au courant de ce qui se passe dans le monde savent que les doctrines des pacifistes sont loin de faire des progrès.

Au cours de l'an dernier il m'a été donné de faire un voyage en Allemagne et j'ai assisté à une revue des troupes pour l'empereur Guillaume à Berlin. J'ai pu observer un peu ce qui se passe dans ce pays. J'ai vu 25,000 hommes d'infanterie d'élite et 4,000 cavaliers défiler dans les rues de Berlin et manœuvrer sur les terrains militaires, aux portes de la villes. J'ai également visité la France et certains autres pays. L'Europe d'aujourd'hui n'est qu'un vaste camp militaire. A l'heure qu'il est six ou sept pays sont engagés dans une lutte à mort.

Je défie toute contradiction quand j'affirme que le Canada est le pays du monde le moins protégé, si on lui enlève la protection que lui assure la marine anglaise. Je fais cette affirmation après avoir visité les pays les plus importants du globe. Depuis la création du monde, il n'y a jamais eu autant d'hommes armés sur la terre. A deux ou trois semaines d'avis, l'Allemagne peut mettre sur pieds 2,000,000 d'hommes instruits, disiplinés, habitués au maniement des armes et pour lesquels la guerre est un métier. L'Allemagne a de plus une réserve de 4,000,000 d'hommes, ce qui lui constitue une armée de 6,000,000 d'hommes sur laquelle elle peut compter, en cas de besoin. Ce pays est étroitement allié à l'Autriche et l'Italie. En calculant la force des armées et des marines des pays européens, il ne faut pas oublier que l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie forment la Triple Alliance, pendant que l'Angleterre, la France et la Russie constituent ce qu'on appelle l'entente cordiale.

Les trois puissances qui forment la Triple Alliance construisent des marines de guerre qui bientôt égaleront celle de la Grande-Bretagne. J'ai déjà fait observer que notre sécurité dépend de la suprématie de la marine de guerre de la Grande-Bretagne; avons-nous fait quelque chose pour maintenir cette suprématie? Jusqu'à présent nous n'avons rien accompli au point de vue pratique; nous nous sommes contentés de parler et de parler. Le Canada n'a pas fourni un seul dollar, un seul vaisseau de guerre et si la Chambre adoptait le projet de résolution déposé par la gauche, le Canada attendrait encore des années et des années avant de prendre une attitude arrêtée. Combien s'écoulera-t-il d'années avant que la proposition de mon très honorable ami puisse devenir une réalité? Dix ans, au moins, quinze ans, tout probablement.

M. PUGSLEY: Pas plus de six ans.

M. COCKSHUTT: Mais avant l'expiration de ces six années, on assistera peut-être au conflit qui menace d'embraser l'Europe. Avant trois ans, on verra peut-être aux prises les grandes puissances européennes. Mon honorable ami dit que la guerre ne se déclarera pas avant six ans, mais je me demande es'il est bon juge en la matière.

M. PUGSLEY: Je m'en rapporte à ceux qui sont à même de connaître et de prévoir la situation.

M.COCKSHUTT: C'est également ce que j'ai fait moi-même. Je crois que le très honorable député n'aimerait pas à assumer l'entreprise de la construction d'un dreadnought au cours de dix ans.

M. PUGSLEY: L'honorable député voudra-t-il me dire combien il faut de temps pour munir un chantier maritime des engins et des machines qui servent à la construction d'un super-dreadnought? Oserat-il prétendre que ce travail ne dure que deux ans?

M. COCKSHUTT: Je dirai que l'exécution de cet ouvrage durera quatre et, peut-être, cinq ans. En Grande-Bretagne et en Allemagne—en ce dernier pays la construction de ces navires se poursuit aussi rapidement qu'en Grande-Bretagne—il faudrait deux et même trois ans pour construire un dreadnought—deux ou trois ans après la construction de la quille. Ainsi donc, même si mon honorable ami ne fait pas erreur, je dis qu'il s'écoulera cinq ans avant que le navire de guerre dont on a entrepris la construction puisse être lancé dans les eaux canadiennes.

M. PUGSLEY: C'est bien cela.

M. COCKSHUTT: J'irai même jusqu'à doubler cette durée, car je crois ne pas me tromper par trop, au cas où nos amis de la gauche n'agiraient pas avec cette lenteur qui a marqué la construction de la marine de guerre Laurier. Celui-ci est resté au timon des affaires du pays trois ans environ après avoir fait adopter son projet de loi; les anciens ministres n'ont pas voulu accepter la moindre soumission pour la construction du plus petit navire de guerre. Sera-t-il avantageux pour le pays d'établir un chantier de construction de navires pour y bâtir les dreadnoughts dont on parle, chantiers qui ne serviraient qu'au bout de plusieurs années à venir? Je puis faire observer aussi que les soumissions demandées par nos adversaires mentionnaient six années comme limite du temps alloué pour l'exécution de ces travaux, alors qu'il s'agissait de "Bristol", de petits navires, si on les compare aux dreadnoughts modernes.

M. PUGSLEY: L'honorable député a-t-il visité les chantiers maritimes de la Grande-Bretagne et, s'il l'a fait, ignore-t-il que la même installation, le même outillage, les mêmes ateliers servent à la construction d'un dreadnought?

M. COCKSHUTT: L'honorable député ne réussira pas à me convaincre qu'on peut construire un navire de grandes dimensions sur un chantier étroit. J'ai visité les chantiers maritimes de la Grande-Bretagne ainsi que ceux des Etats-Unis, et je suis en mesure de parler avec quelque connaissance de cause maintenant. J'ai visité également les grandes manufactures de canons et je tiens à rappeler à l'honorable député que, non seulement il aura à construire le dreadnought en question, mais encore qu'il devra nécessairement y installer des canons et munir ce navire de tous ces objets qu'on trouve à bord d'un navire de guerre. Où se procurera-t-il tous ces articles? Les fabriquera-t-il au Canada?

M. PUGSLEY: On les obtiendra en s'adressant aux usines qui les fabriquent.

M. COCKSHUTT: Où se trouvent ces dernières?

M. PUGSLEY: En Angleterre.

M. COCKSHUTT: Dans ce cas, vous construirez ces dreadnoughts au Canada, mais vous serez obligé de vous adresser à l'Angleterre pour vous procurer ce qui doit servir à leur armement.

M. PUGSLEY: C'est bien cela.

M. COCKSHUTT: L'honorable député nous informe que ses amis et lui-même s'adresseront à la Grande-Bretagne pour se procurer l'armement. Cela est parfait, mais je ne crois pas qu'ils aient l'occasion de construire d'ici à quelque temps le moindre dreadnought au Canada.

M. PUGSLEY: Que l'honorable député ne soit pas trop certain de cela.

M. COCKSHUTT: Je crois que le pays réalisera que la politique prônée par notre très estimé ami le premier ministre, l'emporte, et de beaucoup, sur celle que nous devrions adopter, s'il fallait en croire mon honorable ami de Saint-Jean (.N-B.).

M. LEMIEUX: Il ne s'agit plus de la politique "fabriqué au Canada."

M. COCKSHUTT: Je regrette que mon honorable ami m'ait rappelé cette politique. Je crois que tous les membres de la Chambre qui me connaissent reconnaîtront que je suis le plus convaincu des partisans de cette politique, mais non pas dans le cas de cette question; je connais les ressoucces du peuple de ce pays et je sais que nous ne possédons pas le moindre outillage quelconque qui nous permette d'entreprendre la construction au Canada d'un navire de guerre de dimensions appréciables.

M. LEMIEUX: Quels ont été les commencements de l'industrie que dirige l'honorable député?

M. COCKSHUTT: Mon honorable ami dit que nous devrions construire ces navires de guerre au Canada, parce que 'fabriqué au Canada" indique une bonne marque. Mais ce débat nous a révélé un article que mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) serait heureux de voir fabriqué au Canada. C'est le seul article dont il préconise la fabrication en ce pays. Je n'ai pas eu l'avantage d'être présent ici lorsque l'honorable représentant de Red-Deer a parlé, mais je crois comprendre qu'il a laissé à penser qu'alors même que nous n'enverrions qu'un simple canot à la Grande-Bretagne, on devrait le construire au Canada. Je pourrais rappeler à l'honorable député que le canot en question a été construit au Canada longtemps avant que la Politique nationale ne vît le jour. Il se trouvait au Canada même avant que l'homme blanc n'eût débarqué sur nos rives, car je suppose que nos amis de la gauche veulent parler d'une embarcation de guerre. A tout événement, tout cela ne se rapporte pas à la question. Je fais voir, monsieur l'Orateur, qu'il est nécessaire que nous aidions la Grande-Bretagne à maintenir sa marine de guerre sur un pied de supériorité incontestable.

Mes honorables amis de la gauche disent que la Grande-Bretagne n'a pas besoin d'aide, que mieux vaudrait pour nous garder ici notre argent et notre sympathie qu'on ne nous a pas demandés, du reste. Je dis que trop longtemps nous avons gardé nos dollars pour nous seuls. Voilà ce que j'affirme, sans crainte d'être contredit; j'estime que chaque homme pour homme au Canada nous pouvons souscrire pour des fins militaires ou navales autant que ce que sau-

raient débourser pour ces mêmes fins les habitants de la Grande-Bretagne, en général. Il est véritablement regrettable dans notre cas d'avoir à constater que jusqu'à présent nous avons accepté la protection de la marine de guerre britannique, sans que l'entretien de cette dernière nous coûtât un sou. Il est vrai que nos amis de la gauche proposent certains moyens qui nous permettraient de faire face à cette obligation. L'honorable représentant de Frontenac nous a rappelé une de ces alternatives aujourd'hui. L'ex-ministre de la Milice a laissé entendre que s'il surgissait des difficultés, nous pourrions nous en tenir à la doctrine Monroe, c'est-à-dire que le Canada pourrait remettre son sort entre les mains des Etats-Unis. A-t-on jamais entendu énoncer proposition plus humiliante que celle-là? Ce seul énoncé seul suffit à faire bouillir le sang qui coule dans les veines de tout véritable Canadien.

M. LEMIEUX: C'était la doctrine prônée par Canning.

M. COCKSHUTT: Dans ce cas, mon honorable ami aurait mieux fait de ne pas la rappeler. Le ministre de la Milice dans le précédent ministère avait déjà dit que nous pourrions compter sur la doctrine Munroe.

Cela m'amène à discuter une phase de la question que je n'ai pas encore attaquée et dont je vais parler en quelques mots. La doctrine Munroe vaut à peine le papier sur lequel elle est écrite aussi longtemps que les Etats-Unis n'auront pas une armée et une marine de guerre pour l'appuyer. C'est une doctrine dont ne veut aucune puissance européenne et elle ne sera acceptée qu'après des années et des années encore. Cependant, l'ex-ministre de la Milice voulait s'appuyer sur cette doctrine pour nous protéger à l'heure du péril. Je constate une omission étonnante vraiment dans le mémoire que nous a fourni l'amirauté, une omission que je n'ai pas encore entendu expliquer.

Je crois que ce mémoire mentionne tous les pays de l'Europe, grands et petits; il indique le nombre des navires de guerre de chaque puissance, ainsi que celui des marins en service et le reste. Mais, pour une raison ou pour une autre, on n'y mentionne pas la troisième grande puissance maritime de l'univers. Quelle est cette dernière aujourd'hui? C'est la république dont le territoire borne nos frontières du sud. Les experts nous disent que si la Grande-Bretagne et l'Allemagne se livrent bataille dans la mer du Nord, l'escadre victorieuse sera diminuée de moitié, tandis que l'escadre vaincue sera annihilée. Qui sera alors à la tête de toutes les marines de guerre? La troisième grande puissance du monde.

M. PUGSLEY: L'Angleterre restera la première grande puissance maritime de l'univers.

M. COCKHUTT: Non, les Etats-Unis prendront le premier rang après cet engagement suprême.

M. LEMIEUX: L'honorable député n'a pas foi en l'Angleterre.

M. COCKSHUTT: Si mon honorable ami manque de confiance en l'Angleterre, je le regrette pour lui. J'ai foi que les Anglais pointeront leurs canons et qu'ils finiront probablement par remporter la victoire, mais leurs pertes seront tellement lourdes en hommes et navires que leur marine de guerre ne sera alors pas plus forte que celle des Etats-Unis.

Des VOIX: Oh! oh!

M. COCKSHUTT: Les députés sourient, mais je pourrais leur rappeler qu'il y a à peine deux mois 178 navires de guerre américains étaient réunis dans le port de New-York.

M. BELAND: Quel était le type de ses navires?

M. COCKSHUTT: On y trouvait des cuirassés, des croiseurs, des torpilleurs, des sous-marins, enfin tout ce qui compose une escadre de guerre. Je veux rappeler à la Chambre que nos voisins construisent une marine de guerre avec tout l'empressement que l'Allemagne apporte à un travail de même nature.

M. PUGSLEY: Ecoutez! écoutez!

M. COCKSHUTT: J'ignore si mon honorable ami tombera d'accord avec moi, mais, en ma qualité de Canadien, je vois du danger dans tout cela.

M. PUGSLEY: Je souligne de mon approbation la vérité, et c'est tout.

M. COCKSHUTT: Qu'a fait le gouvernement dont mon honorable ami était l'un des membres?

Le traité Rush-Bagot autorisait les Américains à maintenir sur les Grands lacs deux navires de guerre d'environ 100 tonneaux chacun, mais le gouvernement Laurier laissa passer par nos canaux neuf navires de guerre dont quelques-uns jaugeaient 1,300 tonneaux au lieu de 100.

M. PUGSLEY: Seulement des bateaux-écoles.

M. COCKSHUTT: Mais ils exerceront leurs canons contre nous et nous n'avons pas un bateau pour nous défendre lorsque l'heure du danger arrivera. Voilà le cas que nos honorable amis de la gauche ont fait de l'unité impériale et de la défense

impériale. Ils laissent pénétrer l'ennemi pour ainsi dire au cœur du pays, car les Etats-Unis peuvent d'un moment à l'autre se tourner contre nous sur une question ou une autre.

Prenez en ce moment le canal de Panama. Voilà qui en un instant pourrait déterminer un conflit. Voyez aussi notre littoral du Pacifique. Ne lisait-on pas, il y a un mois à peine, que les Américains sont en ce moment en train de faire des îles Hawaï un autre Gibraltar, et qu'ils ont presque achevé?

M. LEMIEUX: A propos de la flotte des Etats-Unis, mon honorable ami oublie-t-il qu'il y a deux années, lorsque le premier lord de l'amirauté anglaise déclarait que l'Angleterre pourrait toujours opposer aux nations européennes double pavillon, il s'abstenait précisément de parler des Etats-Unis. Il disait qu'en parlant de double pavillon il n'était jamais question des Etats-Unis.

M. COCKSHUTT: Peut-être nos amis d'outre-mer ne comprennent-ils pas les Etats-Unis comme nous les comprenons ici. Je viens d'attirer l'attention de mes honorables collègues sur le fait que la flotte américaine ne figure pas dans le document de l'amirauté; je dis que cette omission est très importante, qu'elle demande une explication, et je m'efforce de donner cette explication.

M. PUGSLEY: Quel est ce document?

M. COCKSHUTT: Monsieur l'Orateur, je crois avoir permis assez souvent à mes honorables collègues de m'interrompre. Je vais maintenant faire mon discours.

M. l'ORATEUR: Je désire rappeler aux honorables membres de la Chambre l'article 223 du règlement qui dit que: Lorsqu'un député a la parole, aucun autre membre n'a le droit de l'interrompre, si ce n'est pour un rappel au règlement. Je crois que le débat ne pourrait que bénéficier d'une observation un peu plus fidèle du règlement.

M. PUGSLEY: Il faut toujours obtenir l'assentiment du député qui a la parole. Mon honorable ami a fait allusion à un document qu'il trouve extraordinaire. Je lui ai simplement demandé quel est ce document.

M. COCKSHUTT: Ce document est celui que l'amirauté a rédigé et qui sert de base à la présente résolution. Je dis qu'il n'y est fait aucune mention de la flotte américaine. Voilà la question. Dans notre position, nous devons compter avec les Américains.

Nous sommes trop près d'eux pour pouvoir ignorer leur attitude. J'ai fait remarquer que dans le cas ou deux grandes nations d'Europe en viendraient aux mains, c'est la nation qui, à l'heure actuelle, occupe le troisième rang, se trouverait après la guerre la plus forte du monde au point de vue numérique. Les experts nous disent que plus de la moitié de la flotte victorieuse serait détruite, et ce fait laisserait aux Américains, actuellement la troisième puissance navale du monde, l'empire des mers. Mon honorable ami de la gauche a soif de renseignements, et je veux lui donner toutes les indications nécessaires, car je vois qu'il va me suivre et j'ai confiance qu'il le fera dans ce même esprit que je manifeste en essayant de discuter ce sujet. Je m efforce d'exposer à la Chambre les raisons qui me font dire que cette contribution de $35,000,000 devrait être accordée immédiatement, et penser que la Chambre et le pays le feront comme cela devrait être, d'une voix unanime. Je ne pense pas que la Chambre soit unanime, mais je reste persuadé que le peuple est en très grande majorité favorable à la proposition du Gouvernement.

Mon honorable ami de Shefford (M. Boivin) qui vient de traiter la question, me paraît avoir songé à une lutte électorale plutôt qu'à une rencontre sur le champ de bataille. Je crois qu'à l'heure actuelle il gagnerait peu à une lutte électorale.

M. PUGSLEY: C'est ce que nous verrons.

M. COCKSHUTT: Nous sommes prêts à nous mesurer avec nos adversaires.

M. PUGSLEY: Faites !

M. COCKSHUTT: Je suis prêt si mon honorable ami l'est. Allons-y! Nous sommes absolument prêts et je suis convaincu que nous aurions bien plus de partisans dans la province de Québec que nous n'en comptons maintenant. La province qui a repoussé la marine Laurier n'approuverait sûrement pas davantage deux marines Laurier. La marine Laurier que l'on propose maintenant est deux fois plus considérable que celle dont Québec n'a pas voulu. Inutile de s'imaginer que la province de Québec va prendre la part de doubler une marine dont elle a refusée l'adoption. Il y a quelques jours à peine, on lisait que certain membre de la législature de Québec avait déclaré, au cours d'un interview, qu'à son avis, le très honorable chef de l'opposition ferait bien d'y regarder à deux fois avant de demander la dissolution des Chambres, car, disait-il, il me paraît très douteux qu'il puisse recueillir la majorité des suffrages dans Québec. Cette déclaration émane d'un de ses partisans québécois. Il ajoutait: Les gens qui n'ont pas voulu d'une marine Laurier vraisemblablement n'en demanderont pas deux.

M. BELAND: Les gens de Québec ont approuvé la marine. . .

M. COCKSHUTT: Ils n'y ont pas mis meaucoup d'enthousiasme.

M. BELAND: Par quarante voix sur soixante-cinq.

M. COCKSHUTT: Quarante voix sur soixante-cinq. Eh bien! c'était déjà une défaite, et la dégringolade serait bien plus désastreuse encore si nos adversaires proposaient l'établissement d'une double marine. Mes honorables amis ne se réjouiront pas tant lorsque, à l'issue de la campagne électorale, ils constateront les résultats du scrutin. A mon avis, la proposition que le très honorable chef du Gouvernement a soumise à la Chambre est l'un des projets les plus populaires qui aient jamais été formulés au Canada. Il n'existe pas dans le projet tout entier un seul point faible, soit au point de vue économique soit au point de vue stratégique. La suprématie de la marine britannique est inséparable de la stabilité et de l'unité de l'empire britannique, et, ces deux points admis, il faut encore dire que nous devons supporter les frais du maintien de cette suprématie de la flotte britannique.

M. LEMIEUX: Envoyez votre chèque.

M. COCKSHUTT: Mon honorable ami n'aime pas que l'on envoie des chèques de l'autre côté de l'océan. Je pourrais lui dire le pourquoi, et alors il ne rirait plus autant. En quelle circonstance son parti, au cours des quinze années qu'il passa au pouvoir dépensa-t-il jamais $35,000,000, sans que l'on ait payé quelque pot-de-vin. Je lui donnerai du temps pour répondre à cela, s'il le peut. Peut-il répondre à cette question? Si il ne le peut pas, qu'il reste tranquille. Je dis que le Gouvernement Laurier, pendant ses quinze années d'exercice du pouvoir n'a jamais dépensé $35.-000,000 sans qu'il y ait eu des pots-de-vin considérables. Voici $35,000,000 que nous envoyons de l'autre côté de l'Atlantique en un chèque, et c'est ce qui contrarie nos adversaires. S'ils avaient dépensé $35,000.-000 pour la marine, les navires eussent absorbé la moitié de cette somme et le reste eût été payé en pots-de-vin. C'eût été cinquante pour cent pour la marine et cinquante pour cent pour les pots-de-vin. Et ce sont les gens de cet acabit que, au dire du "Globe", il faut écarter sans pitié. Nous allons le faire.

Ces $35,000,000 seront envoyés sans escompte aucun, en espèces sonnantes, et voilà ce qui vexe nos amis de l'opposition. Ils n'ont pas été accoutumés à dépenser de l'argent sans faire leur petits profits. Voyez leur chemin de fer Transcontinental qui coûte quatre fois ce qu'ils avaient annoncé; voyez les contrats de dragage de mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) dont presque la moitié, nous dit-on, consistaient en pots de vin, et cela sera prouvé.

Voilà la raison pour laquelle ces messieurs ne veulent pas qu'on envoie là-bas un chèque de $35,000,000. Mais nous allons l'envoyer ce chèque et nous en retirerons pour $35,000,000 des meilleurs navires qu'il soit possible d'acheter avec de l'argent; nous les placerons en première ligne dans la bataille et nous les accompagnerons de nos meilleures pensées et de nos prières les plus ardentes pour qu'il soit victorieux de tout ennemi qui tenterait d'attaquer l'empire et le drapeau britannique.

M. LEMIEUX: Oh! oh!

M. COCKSHUTT: Mon honorable ami n'aime pas cela, il se sent mal à l'aise.

M. LEMIEUX: Je n'aime pas ces prières.

M. COCKSHUTT: Il vaudrait la peine de faire les frais d'un petit vaisseau-amiral, si cela pouvait nous débarrasser quelque peu des prétentions qu'affiche l'honorable député. Depuis quelque temps, il paraît avoir des tendances fréquentes à régenter la Chambre. Mais je tiens à lui dire qu'il y a ici d'autres représentants que celui de Rouville.

M. LEMIEUX: Je le sais.

M. COCKSHUTT: L'honorable député ne s'en est pas rendu compte. Il est revenu du Japon tout bouffi d'orgueil. Les négociations avec le Japon ne lui font aucun honneur et ne lui seront d'aucune utilité s'il favorise la création d'une marine Laurier.

Qu'il demande à n'importe lequel de nos amis de la Colombie-Anglaise ce qui est arrivé. La Chambre a entendu l'honorable représentant de Vancouver (M. Stevens)—Et je regrette qu'il ne soit pas ici ce soir—que disait-il à l'honorable représentant de Rouville? Il lui disait que la politique du gouvernement Laurier en restreignant en aucune façon l'immigration japonaise au Canada avait enlevé a la flotte des pêcheurs de la Colombie-Anglaise tous les blancs qu'elle comptait. Qu'est-ce que cela voulait dire? C'est que pour équiper un navire ordinaire, non pas un dreadnought, mais simplement un petit croiseur du type "Bristol", un "Niobé" ou un "Rainbow", on ne trouverait pas un seul blanc à s'enrôler. Pourquoi? Parce que mon honorable ami et ses collègues, tout avertis qu'ils eussent été à la Chambre par un de leurs propres partisans, de l'erreur énorme qu'ils commettaient en négociant ce traité, firent tomber les barrières et inondèrent la Colombie-Anglaise de Japonais; de sorte que la main-d'œuvre japonaise a supplanté la main-d'œuvre blanche de tous les bateaux de pêche de cette province, et qu'il est impossible de recruter un seul marin blanc le long de tout le littoral.

Que l'honorable député n'oublie pas cela, qu'il y réfléchisse; alors, il ne pourra s'empêcher d'en venir à la conclusion qu'il y a eu erreur de sa part et de celle du gouvernement dont il faisait partie.

Voilà pourquoi nous trouvons difficile de nous procurer des hommes d'équipage au Canada. Ceux-ci pourraient nous combattre, au lieu de nous défendre au moment du danger. Le Japonais ne change pas souvent de peau; il reste Japonais au Canada comme au Japon et je crains que si nous avions des différends avec ce dernier pays, au lieu de nous aider comme ils le devraient, ces hommes se rangeraient parmi nos ennemis.

J'ai fait une digression, mais je n'ai pas l'intention d'interrompre mon raisonnement parce que des députés de la gauche m'ont coupé la parole. Ils nous ont dit qu'il n'existe pas de circonstances critiques, qu'il n'y a pas de danger à l'horizon, et ils ont cité les paroles de MM. Asquith et Churchill pour étayer leur thèse. Permettez-moi de citer deux lignes d'un discours que lord Roberts a prononcé à Manchester. Lord Roberts a été un homme de guerre depuis son enfance et il parle en connaissance de cause, ce que ne font pas plusieurs députés de la gauche. Lord Roberts, la plus grande autorité de l'empire britannique sur les questions militaires ou navales, dit:

> Armez-vous et préparez-vous à vous conduire comme des hommes, car votre jour d'épreuve est proche.

Telles sont les paroles solennelles que lord Roberts a fait entendre au Free Trade Hall, à Manchester. Les habitants de Manchester ne sont pas chauvins; cependant lord Roberts leur a parlé ouvertement, sans tourner autour du pot. En pareille matière accepterez-vous la parole de lord Roberts, ou celle du représentant de Rouville. Quant à moi, je préfère un mot de lord Roberts sur un sujet semblable à mille paroles des députés de la gauche, et la population canadienne partagera mon avis, je crois. Nous ne pouvons pas envoyer des soldats pour prêter main-forte à l'Angleterre, mais nous pouvons lui envoyer des fonds, et je regrette que le parti libéral ait tenté d'amoindrir l'importance de ce don en cherchant à faire croire qu'il n'est pas offert par la population entière du Canada.

Ce don aurait été l'acte d'un peuple ami, et considérez l'effet moral qu'il aurait produit par tout l'univers s'il avait été offert comme tel. Les fonds seront envoyés quand même; malheureusement, ils ne le seront pas comme un don unanime a cause de l'énorme méprise du chef de l'opposition qui n'a pas voulu être patriote une fois et défendre l'unité impériale.

J'ai suivi sa carrière. Pendant vingt-cinq ans, j'ai eu l'œil sur lui, et je regrette d'avoir à dire que, chaque fois qu'il a eu à choisir entre une union plus étroite et la séparation, il a toujours opté pour la séparation. Il n'a pas aimé qu'un membre de la droite dise qu'il a suivi une politique de séparation, cependant je déclare que c'est une épithète bien modérée pour caractériser sa conduite.

Lors de la dernière conférence impériale, les journaux de Londres n'ont-ils pas déclaré que la présence de sir Wilfrid Laurier était la pierre d'achoppement de tous les projets impérialistes.

M. LEMIEUX: Ce n'est pas ce que lord Grey a dit.

M. COCKSHUTT: Malheureusement pour lui, lord Grey a fait exception, mais il faudra plus d'une lettre de lui, malgré l'estime dont il jouit au Canada, pour refaire la destinée brisée de sir Wilfrid Laurier et de son parti.

M. LEMIEUX: Pauvre lord Grey!

M. BELAND: Voilà que vous avez dit son fait à lord Grey.

M. BENNETT (Simcoe): Pauvre Laurier!

M. COCKSHUTT: Le représentant de Rouville n'a pas besoin de s'appuyer sur le compte de lord Grey. Celui-ci est au-dessus des reproches, il est notre supérieur et il nous plaisait de lui rendre hommage lorsqu'il était au Canada; mais lorsqu'il prend fait et cause pour sir Wilfrid Laurier comme il l'a fait, il nous permet de croire que son zèle l'a emporté sur sa destiné. Nous connaissons sir Wilfrid Laurier pour l'avoir vu à l'œuvre depuis vingt-cinq ans, et ce que je dis est accepté, du moins, dans la province d'Ontario à savoir que, chaque fois qu'il a eu à choisir entre une union impériale plus étroite et une politique de séparation, il a invariablement opté pour cette dernière, comme il le fait au sujet du présent projet de résolution.

Je déclare que le projet des libéraux tend à la séparation du Canada d'avec l'empire, et je puis le dire à bon droit. Je déclare que la somme offerte par le Canada devrait être le don unanime du Parlement canadien et de la population de ce pays, indépendamment de ses tendances politiques.

Si le chef de l'opposition ne regrette pas aujourd'hui sa conduite, il la regrettera dans un avenir rapproché, car il n'y a aucun doute que la population canadienne réprouve fortement son projet et que plus elle le discutera et le comprendra, plus elle en sera mécontente. L'honorable chef de l'opposition propose de dépenser probablement $50,000,000 pour une flotte dont l'entretien coûtera $10,000,000, en plus, annuellement. D'un autre côté le premier ministre dit que nous enverrons immédiatement $35,000,000 pour contribuer au maintien de la suprématie de la flotte anglaise et que la politique navale définitive du Canada sera réglée

plus tard et soumise à la population. Les libéraux nous disent que nous devrions fournir des équipages à ces trois dreadnoughts, mais j'ai prouvé qu'il est impossible de recruter des équipages au Canada, même si nous en avions le dessein. Il est incontestable qu'il faudrait de cinq à dix ans pour construire les navires, comme le parti libéral le propose et que, lorsqu'ils seraient construits, nous ne pourrions pas leur donner des équipages.

Je me demande si la gauche s'est rendu compte de ce qu'il faut pour pourvoir un équipage à l'un de ces bâtiments de guerre. Allons donc! les machines d'un tel navire sont à elles plus que suffisantes pour mettre en mouvement tous les rouages des usines de la ville de Montréal. Son armement est de fabrication toute récente, ses canons ont une énorme puissance, leur bruit seul suffirait à faire lâcher pied au représentant de Rouville, ce qui n'est pas peu dire. Ses canons sont d'un tel modèle que pour les manier il faut dresser des hommes, et il n'y a aucun doute qu'entre les mains de ceux à qui le député de Beauce les confierait, ils seraient plus dangereux pour les amis que pour les ennemis.

Pourtant, ces messieurs de la gauche qui n'ont pas pu conduire sans encombre le "Niobé" à un pique-nique, entreprendraient de donner des équipages à nos dreadnoughts et de les mettre au premier plan dans une guerre avec l'Allemagne! Je ne crois pas que des membres de la droite se croient en mesure de diriger de si gros navires, de sorte qu'il faudra les mettre sous le commandement de la gauche qui a si lamentablement échoué à la tâche avec le "Niobé" et le "Rainbow". Je dis que cela est absurde et chacun le sait.

Ce qu'il nous faut, c'est la plus grande somme d'efficacité pour la moindre dépense, et c'est ce que propose le présent projet. Cette somme de $35,000,000 que nous donnerons servira, jusqu'au dernier sou, à construire et à donner les meilleurs navires qui se puissent construire. Soit qu'ils approuvent ou blâment ce projet, nos adversaires doivent avouer qu'il produira de bons résultats à la longue.

Avant de reprendre mon siège, je désire citer une autre autorité. J'ai sous la main quelques extraits d'un livre qui obtient aujourd'hui un grand succès dans l'empire allemand et, afin que nous comprenions quelles sont les aspirations des Allemands, il est bon de citer des passages d'un livre qui a été publié récemment et traduit en anglais. Il a pour auteur le général von Bernhardi. Le prince impérial d'Allemagne, l'héritier présomptif du trône, est attentif aux leçons de ce général. Il importe donc de connaître quelle sorte de doctrine ce général infuse dans l'esprit de la population d'Allemagne. Je désire vous en donner quelques échantillons:

Il décrit les aspirations vers la paix comme menaçant d'empoisonner l'âme du peuple allemand. En conséquence, je dois tenter de prouver que la guerre n'est pas seulement un élément nécessaire dans la vie des nations, mais un facteur indispensable de la culture, dans lequel une nation vraiment civilisée soit la plus haute expression de la force et de la vitalité. Je dois me forcer de faire ressortir dans l'histoire du passé des Allemands et de ses rapports avec la situation présente les aspects de la question qui peuvent nous guider dans le labyrinthe de l'avenir. Le passé historique ne peut pas être anéanti; il existe et agit conformément à des lois intérieures, tandis que le présent, lui aussi, impose ses devoirs impérieux. Nul n'est tenu de se soumettre à la force des circonstances; les Etats eux-mêmes, comme Hercule, dont parle la légende, se tiennent à la bifurcation des routes. Ils peuvent choisir la voie du progrès ou le chemin de la décadence.

Voilà ses premières déclarations. Puis, il ajoute:

Le motif qui fait agir chaque membre est en évidence dans tout le corps. C'est une lutte persistante pour les possessions, la puissance et la souveraineté qui gouverne primordialement les rapports d'une nation avec une autre, et le droit n'est respecté qu'autant qu'il est compatible avec l'intérêt. Tant qu'il y a des hommes avec des aspirations et des sentiments humains, tant qu'il y a des nations qui s'efforcent d'agrandir leur sphère d'activité, il y a des conflits d'intérêt et des occasions de guerre. Le système social dans lequel les personnes les mieux douées possèdent la plus grande influence accusera plus de vitalité dans la lutte intra-sociale, tandis que dans la lutte extra-sociale, sera victorieuse la nation qui pourra jeter dans la balance la plus grande puissance physique, mentale, morale, matérielle et politique, et qui, par conséquent, est le plus en état de se défendre. La guerre fournira à une telle nation des conditions vitales favorables, de plus grandes facilités d'expansion et d'accroissement d'influence.

Il dit ensuite que la force est le droit. Dans cette ère de lumière, la force est le droit:

La force est en même temps le droit suprême et les contestations au sujet du droit sont décidées par le sort des armes.

Voilà ce qu'il dit. Je n'ai pas le temps de lire plusieurs de ces citations. J'en lirai quelques-unes, afin de montrer ce que le peuple allemand lit à l'heure qu'il est:

Pendant une ère prolongée de paix, les intérêts mesquins et personnels prennent le dessus; l'égoïsme et l'intrigue se donnent libre cours et le luxe éteint l'idéalisme. L'argent acquiert une puissance excessive et injustifiable et le caractère s'impose par le respect qui lui est dû. Les guerres sont terribles, mais nécessaires, car elles mettent l'état à l'abri de la pétrification sociale de la stagnation. Il est bon qu'on ne prêche pas seulement l'inconstance avec des biens de ce monde, mais que l'expérience nous l'apprenne. La guerre seule nous donne cette leçon. On nous dit que la guerre, en contraste avec la paix, con-

tribue plus que tout autre moyen dont l'histoire fasse mention à activer la vie nationale et à accroître la puissance d'une nation.

Elle apporte avec elle beaucoup de peines et d'angoisses, mais en même temps elle évoque les plus nobles activités de la nature humaine. Après avoir fait ressortir l'insignifiance des mesquins intérêts particuliers auprès de l'acte si grave de la guerre, et l'effort commun qu'elle amène comme un danger commun, on fait remarquer que les brutalités inséparables de toute guerre disparaissent complètement devant l'idéalisme du résultat principal. Toutes les réputations surfaites grâce à une longue période de paix sont démasquées. Les grandes personnalités prennent la place qui leur est due; la force, la vérité et l'honneur arrivent au premier rang et jouent les principaux rôles. La guerre ouvre le champ le plus fructueux à toutes les qualités; car elle fait briller à tout instant la constance, la pitié, la magnanimité, l'héroïsme et la miséricorde; chaque instant offre l'occasion d'exercer une de ces vertus. Dès que l'Etat dit que sa vie est en danger, l'égoïsme doit cesser et les haïnes de parti disparaître. L'individu doit oublier sa personnalité et comprendre qu'il est membre de tout le corps social. Il doit reconnaître que sa vie n'est rien en comparaison du bien de la société. La guerre élève, parce que l'individu disparaît devant la grande conception de l'Etat. Le dévouement de tous les membres de la société à l'égard des uns et des autres n'est nulle part aussi apparent qu'en temps de guerre. Quelle perversion de la morale que de vouloir abolir l'héroisme dans le monde.

Il discute ensuite le point auquel j'ai touché en premier lieu, savoir qu'il est possible d'être chrétien et soldat tout à la fois.

M. PUGSLEY: C'est aussi ce que pense mon honorable ami.

M. COCKSHUTT: J'étudie plus ou moins et j'admire le général von Bernhardi, parce qu'il prêche au peuple un patriotisme et un esprit de sacrifice dignes de tout Canadien et de tout citoyen de l'empire. Je voudrais seulement qu'il y eut dans le Canada et dans la Grande-Bretagne autant d'hommes prêts à offrir leurs services à leur patrie qu'il y en a en Allemagne. Pourquoi les honorables membres de la gauche veulent-ils nous faire passer pour des chauvins et des païens? C'est le devoir de tout homme, qu'il soit chrétien ou païen, de défendre sa patrie quand elle est attaquée, et de rencontrer l'ennemi à la frontière comme un homme qui ne craint pas de vivre et n'a pas peur de mourir. (Exclamations). J'entends quelques-uns de nos honorables collègues qui applaudissent. J'espère les convertir à ma cause. J'espère, lorsque le prochain appel sonnera pour le recrutement du "Rainbow", que quelques-uns d'entre eux iront s'enrôler. S'ils ne valent pas plus sur le "Rainbow" qu'ils ne valent dans cette Chambre pour conduire les affaires du pays, je le regrette pour le "Rainbow" et pour le pays. Mais je ne veux pas m'écarter de mon chemin en disant ces vérités à mes honorables amis; ils savent que ce que je dis est mot d'évangile. S'ils m'interrompent davantage, je nommerai ceux qui traitent de mourtriers ceux qui s'enrôlent dans la milice ou dans la marine, et qui sont prêts à défendre leur pays contre l'agression. Nous connaissons les noms de ces hommes, et quelques-uns se sont mis en évidence en allant prêcher cette doctrine dans le pays. Je veux donner lecture de quelques autres extraits.

M. PUGSLEY: Ne les lisez pas, car nous n'aimons pas cette lecture.

M. COCKSHUTT: L'honorable député pendant trop longtemps ne s'est pas toujours bien comporté, et sa réputation dans le pays n'est pas si bonne qu'il ne puisse pas l'améliorer. Son administration du département des Travaux publics n'est pas au-dessus de tout soupçon, comme il le sait très bien. Je crois que s'il écoute ce que dit le général von Bernhardi cela ne lui fera pas de tort, et j'espère que lorsqu'il prononcera son discours sur cette question, il montrera un peu de ce patriotisme que prêche le général allemand que je cite.

La morale chrétienne est basée sur la loi de l'amour.

Mon honorable ami ne peut rien dire contre cela.

Aimer Dieu par dessus toute chose et son prochain comme soi-même.

Je crois que mon honorable ami admettra qu'il y a une très haute autorité pour ces paroles.

Cette doctrine ne peut pas s'appliquer aux relations entre pays, parce que leur application à la politique entraînerait un conflit de devoirs. L'amour qu'un homme montrerait pour un autre pays indiquerait qu'il n'aime pas ses propres compatriotes. Tel système politique doit inévitablement produire des mécomptes. La morale chrétienne est personnelle et sociale, et de sa nature elle ne peut être politique. Son objet est de rendre l'individu moral afin de lui donner la force de travailler généreusement dans les intérêts de la patrie. Cette morale nous enseigne d'aimer les individus, mais elle ne fait pas disparaître la conception de l'inimitié. Le Christ lui-même a dit: "Je ne suis pas venu apporter la paix sur la terre, mais la guerre".

M. PUGSLEY: Voilà quelque chose de nouveau.

M. COCKSHUTT: Je crains que mon honorable ami n'ait pas beaucoup lu les Ecritures. S'il les avait lues, je crois qu'il n'aurait pas commis pendant sa vie publique quelques-unes des fautes qu'on lui reproche. Il dit que ces paroles sont nouvelles. Elles ont été prononcées il y a environ deux mille ans.

M. MACLEAN (Halifax): Dites-nous où les trouver.

M. COCKSHUTT: Dans le Nouveau Testament. Je crains que mes honorables amis de la gauche n'aient pas étudié bien sérieusement les Ecritures depuis quelque temps.

Un autre honorable député me demande ce que cela a à faire avec la construction de dreadnought? Il y a que ces paroles nous prêchent le patriotisme, et si nous devons avoir trois dreadnoughts, que vous fournissiez de l'argent pour les construire ou des équipages pour les manœuvrer, c'est du patriotisme, et je prétends, car je n'ai pas seulement étudié les Ecritures mais j'ai essayé de les mettre en pratique—bien que je sache que mon honorable ami ne m'en tiendra pas compte—et je crois que les Ecritures elles-mêmes m'autorisent à dire que c'est un des actes les plus méritoires que d'être prêt à se sacrifier soi-même pour le bien du pays, à sacrifier aussi sa famille et ses biens.

L'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) nous a fait un beau tableau de la paix sur la terre. Mon honorable ami (M. Pugsley) ne lui a pas reproché de parler de l'esprit chrétien, bien qu'il soit allé dans ce discours beaucoup plus loin que je ne suis allé moi-même. L'honorable député dit que mon discours ne ressemble pas à l'esprit chrétien, mais la doctrine qu'il faut défendre, la doctrine du patriotisme est d'application en tout temps; elle vaut autant le jour de Noël que tout autre jour. N'oublions jamais que le prix de notre liberté, le prix de notre existence nationale, le prix de la grandeur de l'Angleterre est la vigilance continuelle des citoyens de l'empire. Je prétends que cette doctrine est conforme aux passages que j'ai cités du Nouveau Testament, conforme aux paroles du Seigneur lui-même: "Je ne suis pas venu apporter la paix sur la terre, mais la guerre". Je dis que cette doctrine patriotique prêchée au peuple allemand aujourd'hui lui a permis de mettre 6,000,000 d'hommes sous les drapeaux. On nous dit qu'il n'y a pas d'urgence. Je me demande ce que ces honorables députés appellent "urgence". Je suppose qu'il ne voudront jamais admettre qu'il y a urgence tant que le dernier coup de canon n'aura pas été tiré et le dernier navire coulé à fond—à moins qu'ils ne soient eux-mêmes sur l'un de ces navires, ce qui n'est pas probable.

On nous parle de la possibilité d'engager des équipages au Canada. L'autre jour, lorsque j'ai entendu le discours de l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), j'ai pensé qu'il irait dès le lendemain matin s'enrôler sur un de ces navires. Mais il ne l'a pas fait, et il est revenu à la Chambre. Je ne sais pas si l'honorable député est plus sage qu'il ne l'était lorsqu'il a prononcé ce discours, mais je puis lui dire qu'il n'a pas représenté les sentiments de sa province. La province d'Ontario montre un front solide en faveur de la proposition du gouvernement Borden. Plus que cela, je crois que les députés de l'Ouest qui, en ces derniers temps n'ont pas appuyé le Gouvernement, diront que cette proposition est bonne. Ils diront: Nous voulons que nos grains que nous envoyons de l'autre côté de l'océan pour nourrir la mère patrie et les autres pays d'Europe soient protégés pendant leur transport. Ils diront qu'il est bon d'assurer ce commerce. La richesse du Canada est probablement d'au moins cinq milliards de dollars; je crois qu'elle approche plutôt dix milliards de dollars, mais je veux être du bon côté. Une prime d'un pour cent par année sur cette valeur formerait la somme annuelle de $50,000,000. Mais le pays n'a jamais voulu payer même un pour cent de prime pour assurer ses énormes richesses. N'est-il pas temps que nous nous décidions à payer quelque chose? N'est-il pas temps que nous aidions à la mère patrie dans cette circonstance? Depuis des années, comme nous le savons, le Titan fatigué a porté son fardeau, et nous n'avons pas fourni un seul dollar.

M. LEMIEUX: Vous n'avez pas voulu accorder de préférence commerciale à l'Angleterre.

M. COCKSHUTT: Il est vrai que nous avons sacrifié en faveur de la mère patrie quelques dollars et cents en droits douaniers, mais il aurait mieux valu que nous eussions fait notre devoir à son égard avant de nous montrer généreux; il aurait mieux valu fournir notre part dans la défense de l'empire que de sacrifier les droits de douane pour l'avantage de la politique des honorables membres de la gauche. La mère patrie nous a toujours défendus et nous ne lui avons rien donné en retour. Les honorables députés savent aussi bien que moi que la flotte anglaise est le seul rempart qui nous protège aujourd'hui contre la destruction. J'ai dit au commencement de mon discours et je le répète qu'il n'y a pas de pays au monde aujourd'hui qui ait d'aussi pauvres moyens de défense que le Canada et autant à défendre, et je dis cela après avoir visité tous les principaux pays du monde.

Nous devons à la génération actuelle et à la génération future, nous devons à notre race de faire en sorte que l'Angleterre soit aidée dans ce moment de danger et de besoin. Je dis à dessein: en ce moment de danger et besoin. Et nous ne saurons jamais ce que nous aurons perdu que lorsque nous l'aurons perdu, si nous permettons que la flotte anglaise perde la suprématie des mers. Je dirai à ceux qui prétendent qu'il n'y a pas d'urgence qu'il est très possible que la suprématie des mers

passe d'une puissance à une autre sans qu'un seul coup de canon soit tiré. Que l'empire allemand dépasse demain l'Angleterre dans la construction des navires de guerre, et dès que la flotte allemande sera supérieure en force à celle de l'Angleterre, de ce moment-là, le triomphe, la suprématie passe de l'Angleterre à l'Allemagne. Voulons-nous qu'il en soit ainsi? Non! Permettre cela, monsieur l'Orateur, serait, à mon avis, faire reculer la civilisation et effacer les progrès qui ont eu lieu dans le monde pendant ces dernières années.

Nous croyons à la christianisation des habitants des parties les plus reculées du globe. Plusieurs d'entre nous ont souscrit pour l'envoi de missionnaires des diverses confessions dans tous les pays du monde. Comment une telle œuvre est-elle rendue possible? Du simple fait de la protection assurée par la marine anglaise, prompte à répondre à l'appel de tout sujet britannique en péril sur un point quelconque de la terre. Voyez les missionnaires en Chine et au Japon. En plusieurs circonstances ces années dernières, il leur a fallu chercher refuge à l'abri des canons anglais; c'est ce qui assure la sécurité du sujet anglais dans toutes les parties du monde. Quiconque fait des voyages au long cours sait quelle sécurité est assurée par la possession d'un passeport portant les armes de Sa Majesté notre Roi, lequel lui sert de sauf-conduit à travers les contrées les plus éloignées et les moins civilisées. J'ai porté un de ces passeports sur moi dans le cours de mes voyages, me rendant compte que c'était mon seul moyen de salut lorsque, sans escorte, je me voyais entouré de personnes dont je n'entendais pas le langage et dont l'apparence n'avait rien de rassurant pour moi. Il n'y a pas de force sur la haute mer à l'heure actuelle qui soit supérieure à celle de la marine anglaise; de là le sentiment de sécurité qu'éprouve tout Canadien quels que soient sa croyance et son parti. Allons-nous donc faillir à notre devoir lorsqu'on nous demande de contribuer cette somme modique? Je dis que cette somme est modique, et le ministre des Finances nous a déclaré que nous pourrions la prélever sur l'excédent pour le présent exercice. Qu'on ne l'oublie pas, cette somme de 35 millions, nous sommes à même de la prélever sur l'excédent pour le présent exercice, et dès lors, nous ne souffrirons pas beaucoup d'en être privés. Nous sommes parfaitement en mesure de la souscrire. Lord Roberts nous déclare que le péril existe; allons-nous rester dans l'inaction et attendre la déclaration des hostilités avant d'envoyer un seul dollar ou un seul homme pour combler les vides? Avant de reprendre mon siège, je désire mentionner le nom d'un anglais qui n'est pas très connu au Canada mais qui pourrait être consulté avec avantage par les membres de l'un et de l'autre partis, je veux dire M. Maxse, rédacteur de la "National Review". Dans ses écrits, depuis trois ans, M. Maxse a plus fait pour attirer l'attention du peuple anglais sur l'immense danger qui menace notre peuple qu'aucun autre écrivain des pays jouissant de la protection du drapeau anglais.

M. LEMIEUX: L'honorable député est-il au courant de l'opinion du premier lord de l'amirauté concernant M. Maxse?

M. COCKSHUTT: J'ignore quelle est l'opinion du premier lord de l'amirauté sur le sujet et je ne prétends pas être son interprète. Mais ce que je sais, d'autre part, c'est que personne n'est assez haut placé pour être à l'abri des attaques de mon interlocuteur.

Il reste fidèle à ses habitudes. Persuadé qu'il est l'homme le plus important de l'univers, il juge que le reste du monde n'est que fort peu de chose.

M. PUGSLEY: Je ne veux pas interrompre inutilement mon honorable ami, mais il a affirmé que ces 35 millions seraient prélevés sur l'excédent du présent exercice. Est-il en mesure de dire à la Chambre quel est le chiffre exact de cet excédent, et s'il entend par là que les frais du Transcontinental et autres grands travaux publics seront soldés sur les recettes courantes.

M. HAZEN: Attendez que l'exposé budgétaire soit présenté à la Chambre.

M. PUGSLEY: L'honorable député fournit ces renseignements d'avance, et j'aimerais à savoir s'il est bien sûr de ce qu'il dit à cet égard.

M. COCKSHUTT: L'honorable député a posé une question à laquelle je ne m'attendais pas d'être obligé de répondre; cependant, je pense pouvoir invoquer l'autorité du ministre des Finances pour dire qu'un excédent d'à peu près 35 millions est attendu à la fin de l'exercice courant.

M. PUGSLEY: Alors, comment va-t-on solder la dépense de 20 ou 30 millions occasionnées par le Transcontinental et qu'on a jusqu'ici prélevées sur les recettes courantes?

M. COCKSHUTT: L'honorable député entrevoit des difficultés. J'ai dit que l'excédent pour l'exercice courant serait suffisant en toute probabilité pour solder le montant de la contribution projetée. C'est là ce que j'ai dit; mais peut-être l'honorable député aimerait-il à dépenser 20 millions pour corriger les bévues de l'ancien Gouvernement dans la construction du Transcontinental. Je n'oublie pas que la clause insérée par ces messieurs de la gauche dans la convention relative au Transcontinental, a imposé à notre pays des

lourds déboursés, et que le pont de Québec, qui s'est englouti dans le Saint-Laurent, a absorbé, d'autre part, une forte somme. Je le répète, on compte sur un excèdent de 35 millions, cette année, et on sera à même de prélever sur les recettes courantes toute la somme que le premier ministre se propose de contribuer.

M. PUGSLEY: Dois-je comprendre que d'après l'honorable député cette contribution va absorber la totalité de l'excédent?

M. HAZEN: L'honorable représentant se figure-t-il que toute la dépense entraînée par la construction de ces trois dreadnoughts va être soldée dans le cours de l'année?

M. PUGSLEY: Vous demandez un crédit cette année?

M. COCGSHUTT: Je ne vois pas quel avantage il peut y avoir à brouiller la question comme l'honorable député tente maintenant de le faire.

Ce que je dis est aussi clair qu'il se peut. Cette somme de 35 millions que l'on nous demande est à peu près égale du surplus que nous espérons avoir cette année, et, si nous le voulons, elle sera payée avec ce surplus. Je sais qu'il est peu disposé à verser cette somme; mais la Chambre est en faveur de la chose, et les fonds iront à l'Angleterre, que mon honorable ami le veuille ou ne le veuille pas. Je regrette qu'il ne contribue pour rien à la chose.

M. PUGSLEY: Si elle passe, j'aurai à y contribuer comme citoyen du Canada.

M. COCKSHUTT: Soit! mais ce sera, je le présume, contre sa volonté, et cela est toujours malheureux. Dieu aime celui qui donne de bon cœur, et je suis peiné que mon honorable ami donne aussi peu gaiement. A sa physionomie ouverte et à sa mine généralement souriante chaque fois qu'une affaire l'embarasse, j'avais cru qu'il allait donner de bon cœur ce qu'on lui demande, et que, sans murmurer, il contribuerait pour sa juste part à ces 35 millions; mais j'en suis pour mon désappointement. Il veut bien consacrer 20 millions au Transcontinental et à diverses autres entreprises, mais sans prendre sur le revenu.

M. PUGSLEY: Ce que je veux, c'est que les navires soient construits au Canada.

M. COCKSHUTT: Mon honorable ami n'ignore point pourtant qu'avant que nous puissions construire ces vaisseaux au Canada, le coup fatal aura peut-être été tiré, et que peut-être sera passée la crise à la quelle nous voulons faire face. Et nous n'aurons pas fait comme nous le devons.

M. PUGSLEY: Ce que j'ai dit, c'est que...

M. COCKSHUTT: Je demanderai à mon honorable ami de bien vouloir se taire, et de me permettre de terminer mes remarques. Son tour viendra tantôt. Un politique américain répliquant à quelqu'un qui l'interrompait pour lui poser une question, disait: " j'avoue qu'un sot de ce calibre peut soulever en cinq minutes plus de questions que je saurais en vider en mille ans ". Je n'entends point, en disant cela, mettre mon honorable ami au rang de cet individu; mais, s'il continue comme il a commencé, j'aurai de lui une opinion plus mauvaise que celle que j'ai a présent, et qui, sur certains points, n'est pas déjà, je puis le dire, trop flatteuse.

J'ai dit que les 35 millions devraient être pris sur les revenus de l'année, et mon honorable ami me blâme pour cela. Je suppose qu'il a trouvé un endroit où mettre ces 35 millions, et il nous le dira peut-être quand son tour sera venu de prendre la parole.

Pour moi, je suis persuadé que ces 35 millions passeront à l'Angleterre du consentement de cette Chambre et du pays, et, si mes honorables collègues de la gauche nous lancent le défi d'aller les rencontrer devant le peuple, je suis prêt, pour ma part, à aller faire la lutte à mon honorable ami de Renfrew-sud.

M. GRAHAM: Donnez-nous-en l'occasion.

M. COCKSHUTT: Je suis de la même province que mon honorable ami, et il cherchait l'autre jour avec qui il engagerait le combat. Il allait de-ci de-là, non pas avec un copeau sur son épaule, mais avec deux sur chacune, criant au ciel de lui donner une occasion de monter sur ces navires et de se trouver au premier rang de la bataille le jour où l'Allemagne attaquerait l'Angleterre. Je ne crois point cependant qu'il se soit enrôlé. Je ne vois pas qu'il se propose de le faire, et j'ai cherché à leur faire comprendre, à lui, à mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) et à mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux) que, s'ils avaient goûté aux misères du soldat, aux souffrances des champs de bataille, peut-être perdraient-ils un peu de cette assurance qu'ils ont par trop manifestée au cours des dernières semaines. Qu'ils soient en faveur de cette politique ou qu'ils ne le soient pas, mes honorables amis seront, je crois, d'accord avec moi en ceci, qu'il est à désirer que le Canada fasse quelque chose, et quelque chose qui en vaille la peine. Quant à cela du moins, je pense que mon honorable ami sera d'accord avec moi.

M. PUGSLEY: Parfaitement.

M. COCKSHUTT: Il n'entend pas, je suppose, que nous construisions deux escadres qui ne seraient d'aucune utilité, ou qui, dans un combat, seraient sans effet. Je présume qu'il veut quelque chose de pratique.

M. PUGSLEY: Des navires non inférieurs à aucun autre au monde.

M. COCKSHUTT: Mon honorable ami a une bien grande confiance en la capacité des constructeurs canadiens s'il croit qu'ils peuvent bâtir des dreadnoughts de valeur égale à ceux de l'Angleterre, de l'Allemagne ou même des Etats-Unis. J'ai toujours favorisé l'industrie canadienne dans toutes ses branches; souvent j'ai pris la parole pour la défendre; mais je connais la limite de nos moyens et je dis que nous ne pouvons pas aujourd'hui construre au Canada de ces navires, pas plus que nous ne pouvous les armer une fois construits. En homme pratique, j'affirme donc que l'intention de s'adresser à qui peut les construire me paraît saine. Par là, nous ne courons aucun risque; nous ne nous livrons point à des expériences qui peuvent échouer. Il se pourrait que les dreadnoughts de mes honorables amis fussent trop lourds par le haut et fissent la culbute.

M. PUGSLEY: Le plan en serait dressé par l'amirauté anglaise.

M. COCKSHUTT: Vos plans vous viendrait donc des vieux pays? Ce qui veut dire que le nôtres ne vous inspirent pas assez de confiance pour ce travail. J'avais pensé que tout absolument serait du Canada, mais il paraît maintenant que l'on va s'adresser à la Grande-Bretagne et pour ces plans et pour l'armement. Peut-être mon honorable ami vous dira-t-il, quand il prendra la parole, où il se propose de trouver les matériaux pour ces navires.

M. PUGSLEY: Parfaitement.

M. COCKSHUTT: D'où viennent les plaques de blindage, d'où viennent les autres matériaux nécessaires à la construction d'un dreadnought? On ne le fait pas dans ce pays-ci aujourd'hui, et, avant de pouvoir construire ces vaisseaux, vous aurez à établir au Canada toutes les industries auxiliaires. Ce n'est pas un simple jeu d'enfant que de construire ces énormes navires. C'est un des plus savants ouvrages de l'homme, une de ses œuvres les plus puissantes et le plus merveilleuses. Quiconque a vu un cuirassé moderne n'a pu que s'étonner de ce que la science, dans ce temps de civilisation avancée, peut construire et de ce que l'argent peut nous procurer. J'ai eu la bonne fortune de voir nombre de gros navires dans bien des eaux, et jamais l'intelligence et le savoir de l'homme ne m'ont émerveillé comme la vue d'un de ces léviathans. C'est un travail vraiment imposant et bien propre à faire réfléchir. Mon honorable ami pense cependant que l'on peut construire de ces vaisseaux au Canada. C'est là un point sur lequel je ne saurais m'accorder avec lui.

Quoi qu'il en soit, il est une chose sur laquelle nous tombons d'accord: c'est que le temps est venu, croyons-nous, où il doit être fait quelque chose qui vaille et promptement; et, si mon honorable ami croit cela, c'est donc qu'il croit à une crise prochaine. Cette urgence, j'y crois, et c'est très sincèrement que je le dis: le Canada, à mon sens, ne saurait agir trop tôt. Je regrette que nous n'offrions pas davantage. Je suis impérialiste plus avancé que certains de mes amis, je le sais; et c'est pourquoi j'aurais voulu plus tôt porter la chose à 50 ou 75 millions. Je ne crois pas que c'eût été trop.

Quoi qu'il en soit de cette dernière idée, la somme que nous allons donner devrait être offerte sans nul dissentiment, soit ici, soit dans le pays; je suis peiné que l'honorable chef de l'opposition n'ait pas jugé à propos dans la circonstance de se déclarer en faveur de l'unité de l'empire et d'une flotte unique pour sa défense. Je crois qu'en dernière analyse on s'apercevra que, pour défendre l'empire, une flotte unique est plus économique et plus avantageuse que diverses escadres disséminées sur la surface du globe, et quelle a infiniment plus de chance de rencontrer l'ennemi au bon moment que des escadres situées peut-être à 1,000 milles du théâtre de la lutte, et nous espérons que nos amis de la gauche vont voter avec nous de grand cœur ce projet de présenter à l'Angleterre 35 millions. Envoyons cette somme avec nos bons souhaits, et ayons confiance qu'elle l'emploiera à la construction de navires dont l'apparition fera comprendre aux puissances européennes que la Grande-Bretagne est soutenue par toutes ses grandes colonies d'outre-mer, que l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Sud-Africain, oui, l'Inde et la Malaisie se porteront en avant le jour venu. Et si quelque puissance avait la témérité de toucher au lion britannique, ou de vouloir abaisser la mère patrie, cette puissance-là trouvera en face d'elle tous les lionceaux. Elle trouvera sur le front de bataille toutes les colonies, lointaines ou proches, défendant, aveec l'empire le plus vaste, la civilisation la plus avancée et la liberté la plus grande que le monde ait connues.

Sur motion de M. Pugsley, la suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.)

Sur motion de M. Rogers, la Chambre lève sa séance à onze heures et vingt minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 17 janvier 1913.

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

CORRESPONDANCE RELATIVE AU COMITE DE LA DEFENSE IMPERIALE.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre, une dépêche du 11 décembre 1912, ayant trait au comité de la défense impériale et à d'autres sujets. J'enverrai au chef de l'opposition une copie de la dépêche qui est ainsi conçue:

Canada—Confidentielle.

Downing Street,
11 décembre 1912.

Monsieur,—J'ai l'honneur de communiquer à Votre Altesse Royale, pour l'information de vos ministres, les copies de dépêches qui ont été adressées aux gouverneurs généraux de la Confédération de l'Australie et de l'Union du Sud-Africain et aux gouverneurs de la Nouvelle-Zélande et de Terre-Neuve, relativement à la représentation des colonies autonomes dans le comité de la défense impériale.

Comme cette dépêche est destinée à être publiée prochainement, je vous en ai télégraphié le texte à la date du 10 courant.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
de Votre Altesse Royale,
le très humble et très obéissant serviteur,
(Signé) L. HARCOURT.

Gouverneur général,
Son Altesse Royale
le duc de Connaught et Strathearn,
K.C., etc., etc., etc..

Confédération de l'Australie,
Union du Sud-Africain,
Nouvelle-Zélande,
Terre-Neuve.

Confidentielle.

Downing Street,
11 décembre 1911.

Mylord:

Monsieur,—Je vous envoie par la poste, pour l'information confidentielle de vos ministres, un résumé du procès-verbal de la séance du comité de la défense impériale, du 30 mai 1911 (durant la conférence impériale) et du 1er août 1912 (durant la visite des ministres caandiens à Londres). Ce résumé a trait seulement à la question de la représentation des colonie au comité de la défense impériale. Vos ministres qui assistaient à la première de ces séances se souviendront que la question a été soulevée par une résolution de sir Joseph Ward inscrite au programme de la conférence impériale, demandant que les hauts commissaires des colonies soient convoqués au comité de la défense impériale quand on devrait y examiner des questions navales et militaires intéressant les possessions d'outre-mer. L'expression unanime de tous ceux qui assistaient à la séance du 30 mai 1911 a été que la représentation des colonies ne devrait pas être exercés par les hauts commissaires, mais par des ministres qui seraient responsables à leurs propres collègues et au Parlement et, en même temps, il a été décidé qu'un comité de défense serait établi dans chaque colonie et se tiendrait en rapports constants avec le comité de la défense impériale, à Londres. Les résolutions présentées finalement par le gouvernement de Sa Majesté et acceptées à l'unanimité par les membres de la conférence impériale au comité de la défense impériale ont été adoptées dans les termes suivants:

(1) Que un ou plusieurs représentants, nommés par les gouvernements respectifs des colonies, seraient invités à assister aux séances du comité de la défense impériale quand des questions de défense navale ou militaire, intéressant les colonies d'outre-mer, seraient prises en considération.

(2) La proposition qu'un comité de défense serait établi dans chaque colonie est acceptée en principe. La composition de ces comités de défense est une question que chaque colonie résoudra.

Le Gouvernement canadien ayant changé à l'automne de 1911, il a été nécessaire, quand M. Borden et ses collègues ont visité l'Angleterre cet été, de leur soumettre ces propositions car ils n'étaient naturellement pas au courant des démarches précédentes. M. Borden a accepté provisoirement les résolutions telles qu'elles avaient été adoptées sauf à les soumettre à l'examen de ses collègues au Canada et il a déclaré qu'il ne voyait pas de difficulté à ce qu'un de ses ministres, soit avec ou sans portefeuille, passe quelques mois chaque année à Londres pour se conformer à cette intention. M. Asquith et moi-même, avons eu par la suite avec lui plusieurs entretiens particuliers, au cours desquels il a exprimé le désir que les ministres canadiens et des autres colonies qui pourraient se trouver à Londres, comme membres du comité de la défense impériale, puissent recevoir confidentiellement communication du programme et des travaux du gouvernement impérial relativement aux affaires étrangères et autres. Nous lui avons fait remarquer que le comité de la défense impériale est simplement un corps consultatif; il n'est pas et ne peut devenir dans aucune circonstance un corps qui décide de la politique, ce qui est et doit rester la prérogative seule du cabinet soumis à l'appui de la Chambre des communes. Mais, en même temps, nous l'avons assuré que tous les ministres des colonies qui résideraient ici auraient en tout temps libre et complet accès auprès du premier ministre, du secrétaire pour les Affaires étrangères et du secrétaire des colonies pour obtenir des renseignements sur toutes les questions de politique impériale. Dans un discours que j'ai prononcé en public il y a quelque temps, je me suis servi des expressions suivantes:

Il existe de la part des ministres canadiens et du peuple, un désir naturel et louable d'obtenir une plus grande mesure de consultation et de coopération avec nous à l'avenir, qu'ils n'en ont eue dans le passé. Ce n'est pas dans l'intention, et la nécessité ne s'en fait pas sentir, de poser ces problèmes difficiles de fédération impériale, qui en voulant imposer des questions de taxes et de représentations, ont fait que cette politique est insoluble pour encore un grand nombre d'années. Mais, parlant en mon nom personnel, je ne vois aucun obstacle et certainement aucune objection à ce que les gouvernements de toutes les colonies obtiennent immédiatement une plus grande part dans la direction exécutive des

questions de défense et dans la consultation personnelle et la coopération avec chacun des ministres anglais dont le devoir est ici de diriger cette politique. J'accepterai avec plaisir une représentation plus continue des ministres des colonies, s'ils le désirent, dans le comité de défense impériale; nous serions tous heureux si un membre ou des membres de ces cabinets pouvaient résider toute l'année à Londres. Une porte amie leur est toujours ouverte et nous n'avons pas besoin des formalités d'une conférence impériale pour la continuité de la confiance impériale.

Ce qui précède représente exactement les vues et les intentions du gouvernement de Sa Majesté.

D'après le texte du discours public prononcé par M. Borden, en présentant le bill naval du Canada, il semble qu'il accepte les propositions que nous avons faites. La même offre est naturellement faite à toutes les autres colonies autonomes si elles veulent et quand elles désireront l'accepter, mais la proposition ne comporte pas nécessairement une stricte uniformité et elle peut varier pour chacune ou pour une des colonies pour se conformer à leurs désirs ou aux circonstances spéciales de leur cas. Je serais heureux de savoir, quand il leur plaira, si vos ministres désirent adopter quelque méthode de rapports plus continus dans les affaires militaires et navales avec le comité de défense impériale du Royaume-Uni.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
(Signé) L. HARCOURT.

Le fonctionnaire administrant,
le gouvernement de.....

3e LECTURE

Du bill (n° 24), présenté par M. Borden, tendant à modifier la loi de la gendarmerie royale à cheval du Nord-Ouest.

Du bill (n° 27), présenté par M. Hazen, tendant à modifier la loi de la navigation au Canada.

SUITE DU DEBAT SUR LES FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

La Chambre reprend la suite du débat sur la motion de M. Borden pour la 2e lecture et l'adoption de la résolution transmise du comité général en vue d'accroître l'effectif des forces navales de l'empire et sur l'amendement proposé par sir Wilfrid Laurier.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis convaincu, monsieur l'Orateur, que tous les membres de la Chambre ont écouté avec beaucoup de plaisir les observations qui ont été présentées par mon honorable ami, le député de la ville de Brantford (M. Cockshutt). Son discours a passé sur nous comme un souffle très rafraîchissant et il a exprimé quelques idées neuves qui n'avaient pas encore été émises dans cette enceinte. J'espère que l'honorable député, que je regrette de ne pas voir à son siège, ne pensera pas que ceux d'entre nous qui lui ont posé certaines questions avaient quelque désir de l'interrompre ou de lui causer quelque embarras.

L'hon. M. BORDEN.

L'honorable député a paru toujours prêt à la riposte et il n'a pas eu un instant l'air de s'opposer aux questions qu'on lui adressait. Entre autres choses, l'honorable député a développé devant la Chambre une dissertation sur les beautés et les avantages de la guerre à un point de vue national et à ceux d'entre nous qui aspirent à la paix universelle ses paroles ont causé comme une surprise, parce qu'il s'est efforcé d'entourer la guerre que nous étions accoutumé à considérer comme une perspective horrible d'une magie de charmes et de beauté.

Je regrette beaucoup que mon honorable ami qui a parlé le dernier ait cru, avec quelques-uns de nos collègues, parmi lesquels se trouve le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster), qu'il était nécessaire pour imposer cette résolution à la population du pays, d'attaquer la bonne foi de l'empire allemand ou son désir d'une paix durable. Ils ont cru qu'il était nécessaire de donner l'impression que la nation allemande n'attendait qu'une occasion d'attaquer l'Angleterre et de détruire l'empire britannique. Je ne pense pas que ce langage convienne à une grande assemblée représentative de l'une des plus importantes nations de l'empire britannique. Un langage de cette nature ne serait pas toléré dans la Chambre des communes anglaise, un simple député du parlement ne se le permettrait pas, à plus forte raison un ministre important et responsable de la couronne.

Après ces observations belliqueuses d'honorables membres de la droite, il est peut-être à désirer que nous sachions parfaitement que les gouvernements de l'Allemagne et de l'Angleterre sont aujourd'hui occupés avec ardeur et sincérité à réaliser leur louable désir de rétablir la paix entre les alliés des Balkans et la Turquie et de maintenir la paix d'une façon permanente en Europe. Je ne doute pas que le peuple de ce pays a lu avec grand plaisir, pas plus tard que le 2 décembre dernier, les paroles du chancelier d'Allemagne au Reichstag à propos de l'inquiétude qui existait en Europe. Il s'est exprimé ainsi:

Ces observations font naître une bonne occasion pour déclarer que durant toute la dernière crise nos relations avec l'Angleterre ont été marquées par une confiance mutuelle qui a non seulement amené l'intimité la plus agréadans nos relations, mais a aussi rendu le grand service de contribuer à une entente commune entre toutes les puissances. Je puis exprimer l'espoir certain qu'elles continuent à la maintenir.

Des paroles ayant une tendance analogue ont été prononcées par le premier ministre d'Angleterre dans la chambre des communes anglaise. Je ne vois donc aucune raison de craindre que les relations amicales qui existent actuellement entre l'Allemagne et l'Angleterre ne continueront pas pendant longtemps encore.

En discutant la question de la défense navale, je ne suis pas influencé et je ne pense pas que la population du pays puisse être influencée par la peur de l'Allemagne dont on parle tant. Voici comme j'envisage la question. Le Canada, une des grandes colonies d'outre-mer de l'empire, est arrivé à un tel développement, à un chiffre de population si élevé et à un trafic si considérable sur terre et sur mer que le temps est venu où il devrait participer aux préparations faites en vue de toutes les éventualités qui pourraient se produire à l'avenir. Par conséquent je n'éprouve pas la nécessité de discuter cette question de la même manière qu'elle l'a été par un grand nombre de nos collègues. En ma qualité de représentant du peuple, je suis prêt à déclarer que le Canada devrait faire tout ce qui est raisonnablement nécessaire pour se mettre sur la même ligne que le reste de l'empire pour assurer sa défense future ainsi que celle du Canada lui-même. L'honorable député de Brantford a prononcé des paroles qui sont très importantes au moment où cette question est prise en considération. C'est un des membres les plus influents du parti conservateur dans la province d'Ontario, et je suis persuadé que toute déclaration qu'il fait sous sa responsabilité de député aux Communes doit avoir une influence considérable quand il parle de la politique et des intentions du Gouvernement dont il est un des partisans les plus éminents. L'honorable député a parlé d'un cas de danger urgent qui se serait produit il y a trois ans et il dit qu'en s'adressant à une grande assemblée venue de toute les parties de l'empire, il a fait la déclaration suivante:

La marine de l'empire doit parler avec la voix et l'autorité de l'empire. Si la flotte principale était trop faible ou incapable de tenir tête à l'ennemi, ce serait une erreur fatale qui ne pourrait jamais être réparée.

Il parlait en faveur d'une contribution à l'Angleterre et il continua ainsi:

La principale et presque unique objection à cette contribution, c'est que nous ne pourrons pas avoir voix chapitre dans la dépense et le contrôle. C'est une objection très sérieuse et qui fait naître la question de l'organisation de l'empire, un autre grand problème qui doit être étudié et résolu.

Je fais cette citation pour montrer qu'en 1909, j'étais comme je suis aujourd'hui en faveur d'une contribution d'hommes, d'argent et de navires à l'empire britannique. J'ai une foi entière dans l'unité de l'empire et en une seule flotte pour le commerce et pour la défense.

Il y a une différence très nette entre la politique navale du parti conservateur telle que le premier ministre l'a exposée et la politique du parti libéral telle qu'elle est contenue dans la résolution du très honorable chef de l'opposition. La politique conservatrice a adopté le programme que j'ai indiqué de donner une contribution pour maintenir la suprématie de la flotte anglaise sur la mer et la politique du parti libéral d'aujourd'hui cherche à renchérir quelque peu sur la politique libérale de 1909 telle qu'elle a été formulée dans la loi du service naval du Canada.

L'honorable député dit que la politique du Gouvernement est de donner des contributions pour la défense de l'empire, tandis que la politique du parti libéral est d'avoir une marine canadienne. Pourquoi le premier ministre ne vient-il pas dire avec la même franchise à la Chambre et au pays que la contribution qu'on demande aujourd'hui n'est que le commencement d'une politique de contribution à laquelle nous serons appelés a souscrire dans l'avenir? Il n'y a aucun doute dans mon esprit que l'intention du premier ministre, après avoir mis ce nœud coulant au cou du peuple canadien en lui faisant avaler cette contribution, est de demander une autre contribution dans quelques années d'ici s'il est au pouvoir et si les mêmes circonstances qui existent aujourd'hui se reproduisent. Quel est, monsieur l'Orateur, tout l'argument présenté par le premier ministre? Tout son argument et celui de ses partisans, sauf le ministre de la Marine et des Pêcheries, a été qu'il était inutile, absurde et hors de question pour le Canada de songer à construire une marine canadienne. Le premier ministre vous a dit qu'il faudrait de vingt-cinq à cinquante ans pour obtenir dans ce pays une organisation navale. Et il a demandé: Après tout, à quoi cela servirait-il de l'établir quand nous pouvons profiter de la magnifique organisation navale qui existe en Angleterre. Mon honorable ami le directeur général des Postes a tourné en ridicule l'idée que le Canada pourrait avoir une marine à lui parce que, a-t-il dit, nous serions obligés de payer aux marins une solde plus élevée que celle payée par le gouvernement britannique. Il a dit en effet: Si nous faisons des arrangements avec l'Angleterre pour qu'elle prenne les navires, en assure la manœuvre et combattre pour nous, il pourra se procurer des marins à deux schellings par jour pour tirer le canon tandis que le Canada serait obligé de leur payer une solde de soixante et quinze cents par jour. Il a été suivi par mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards) qui nous a donné en détail les chiffres du coût de l'entretien d'un navire canadien comparé avec celui des navires anglais et la conclusion de son argumentation a été fortement opposée à une marine canadienne. Enfin mon honorable ami de Brantford a découvert le pot aux roses en nous disant que la politique du Gouvernement était de donner des contributions contrairement à la politique du parti libéral qui était d'avoir une marine canadienne.

Nous acceptons avec plaisir la lutte. Pour moi, je me réjouirais si le Gouvernement voulait conseiller à Son Altesse Royale le Gouverneur général de dissoudre le parlement pour que le peuple puisse rendre sa décision sur cette question.

Quelques honorables DEPUTES: Oh! oh!

M. PUGSLEY: Pourquoi le peuple n'approuverait-il pas une marine canadienne? Il a sous les yeux le fait qu'en 1907, la Chambre d'un consentement général et animée d'un noble désir de soustraire la question navale aux partis politiques, a adopté une résolution unanime en faveur d'une marine canadienne et opposée aux contributions.

Cette politique a été approuvée dans tout le pays. Et, quand le peuple constate que le Gouvernement est tiré dans un sens par les nationalistes, représentés par le directeur général des Postes, et dans l'autre par le groupe jingo des tories représentés par le vaillant chevalier qui n'est pas ici en ce moment—quand le peuple voit que le Gouvernement est tiraillé d'un côté et de l'autre par ce conflit d'opinions et qu'il a peur de dire quelle est sa politique, est-il étonnant que je sois d'avis que les citoyens diront: Tenons-nous en à la politique unanimement adoptée par la Chambre en 1909?

Les honorables députés de la droite disent: A quoi cela sert-il de rappeler les opinions émises il y a trois ans par les honorables députés; à quoi bon citer ce qu'a dit à la Chambre il y a trois ans le ministre du Commerce et de l'Industrie? Pour moi, je crois que c'est important. Nous avons le droit de supposer que même si ces honorables députés ont changé d'avis, leurs opinions d'il y a trois ans étaient alors sincères et honnêtes. En 1909, nous avons tous écouté avec le plus grand intérêt l'éloquent discours de mon ami le ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster). Je n'ai pas été surpris, monsieur l'Orateur, que son discours ait été éloquent. J'ai eu le plaisir de connaître mon honorable ami depuis l'époque où, jeunes garçons, nous sommes entrés ensemble à l'université du Nouveau-Brunswick. Je l'ai connu alors intimement et dans ce beau temps où il n'avait encore que dix-sept ans, il pouvait faire un discours presque aussi éloquent que celui qu'il prononcerait aujourd'hui et c'est assez dire le talent qu'il avait dans son jeune âge. Un honorable député qui siège de ce côté-ci de la Chambre a dit que mon ami avait manqué sa vocation quand il a abandonné l'idée d'être avocat. Mon honorable ami a suivi les cours, je crois, comme étudiant en droit et je pense qu'il a commis une grave erreur quand il n'a pas continué, parce que son talent lui aurait rapporté plusieurs milliers de dollars par an comme avocat, quel que soit le côté qu'il eût résolu de défendre dans une cause. J'ai été peiné d'apprendre l'autre jour que mon honorable ami était tombé malade. Mais cela n'était pas surprenant car il a dû se livrer à un effort très sérieux. C'étaient des paroles puissantes, grandes, fortes et courageuses celles qu'il prononçait en 1909; et il a dû les ravaler toutes il y a quelques jours. Je ne doute pas que cela ait pu lui causer une indigestion. On a dit que l'autre jour il avait fait le plus beau discours de sa vie. Mais il fallait, monsieur l'Orateur, qu'il en fût ainsi pour faire oublier à la Chambre et au pays le discours admirable qu'il avait prononcé en 1909, en faveur d'une marine canadienne.

En outre des simples citoyens qui ont applaudi chaudement la décision unanime prise par la Chambre en 1909, il y a eu quelques personnages de grande distinction qui ont abandonné la politique, et je veux parler d'un en particulier, qui ont exprimé de vifs sentiments de gratitude et d'enthousiasme patriotique en apprenant la résolution qui avait été adoptée. Je veux parler de cet homme d'Etat distingué, sir Charles Tupper et j'aimerais à lire à la Chambre ce qu'il a dit à propos de cette résolution:

> Considérant comme je le fais que les institutions britanniques donnent une plus grande sécurité pour la vie, la propriété et la liberté qu'aucune autre forme de gouvernement j'ai consacré plus d'un demi-siècle à accroître les efforts qui tendent à maintenir l'union du Canada à la couronne. Quand l'Angleterre a été entraînée dans la guerre du Transvaal, j'ai pris les devants pour forcer le gouvernement canadien à envoyer des secours. Mais je ne voulais pas alors de taxes sans représentation et je n'en veux pas encore aujourd'hui. La demande qui sera faite bientôt par quelques-uns pour que le Canada donne une contribution à la marine impériale en proportion de sa population est suivant moi absurde et dangereuse.
>
> J'ai lu avec plaisir la résolution adoptée à l'unanimité par la Chambre des communes et qui a engagé le Parlement à se lancer vigoureusement dans la construction d'une marine canadienne et à appuyer l'Angleterre dans toutes les circonstances critiques et tout ce qui est nécessaire, d'après moi, c'est d'obliger le gouvernement actuel à exécuter honnêtement cette réalisation. Les navires sont entretenus en grande partie pour protéger la navigation commerciale du pays auquel elle appartient.

Ensuite, après quelques observations au sujet de la réciprocité en 1891. . .

Quelques honorables DEPUTES: Lisez-les.

M. PUGSLEY: Je vais les lire et si mes honorables amis veulent prêter autant d'attention aux paroles de sir Charles Tupper, je crois que j'aurai fait quelques conversions en faveur de nos idées.

Quand je me souviens que durant les élections générales de 1891, les amis des institutions britanniques, après une lutte désespérée qui a coûté la vie à ce grand homme d'état si patriote, sir John A. Macdonald, n'ont obtenu qu'une majorité d'environ 25 voix, je n'hésite pas à dire que si le principe de la contribution à la marine impériale en proportion de la population avait été appliqué alors, cette majorité de 25 députés aurait été en faveur du libre échange sur le continent et de l'adoption du tarif des Etats-Unis au détriment de l'Angleterre.

Comment mon honorable ami trouve-t-il cela?

Qui peut mettre en doute cette opinion, quand on se souvient qu'en 1896, mon administration a été dénoncée avec violence par les candidats libéraux et les journaux du parti libéral, à propos de ses dépenses militaires, alors qu'ils déclaraient qu'une dépense de $3,000,000 destinés à acheter des fusils à la milice était un danger pour le pays et que le programme militaire du gouvernement était effrayant.

M. FOSTER: Comment mon honorable ami trouve-t-il cela?

M. PUGSLEY: Je ne le trouve pas de mon goût du tout, parce que ce n'est pas vrai. Il dit plus loin:

Je n'oublie pas que tous les partis aux Etats-Unis sont d'accord dans leur désir d'obtenir la possession du Canada. Dans les circonstances actuelles, il a été d'une importance immense que sir Wilfrid Laurier et son parti soient liés à cette politique qui a réuni le consentement unanime de la Chambre des communes sur une question d'une importance aussi vitale et ceux qui troubleront cette entente encourront une grande responsabilité.

Je ne puis pas admettre cette demande de dreadnought en présence du fait que l'amirauté et le gouvernement britannique ont décidé que ce n'était pas le meilleur moyen d'assurer la sûreté de l'empire et ont pris des arrangements avec le Canada et l'Australie (cette dernière avait offert un ou deux dreadnoughts) pour la construction de marines locales afin de protéger les routes commerciales en cas de guerre.

Toute la difficulté relative à la question de l'autonomie a maintenant disparu et il est parfaitement reconnu que les grandes parties éloignées de l'empire sont des nations sœurs et que des moyens sont adoptés pour assurer l'uniformité des forces navales de l'empire dans les modèles et la construction des navires et dans l'instruction des officiers et des marins. Ils pourraient aussi être échangés alternativement et assurer de cette façon toute l'uniformité désirable de façon à pouvoir servir d'unités effectives dans la marine anglaise.

Le gouvernement actuel sera tenu naturellement responsable de la mise à exécution de cette politique adoptée d'une façon aussi remarquable, mais je ne puis m'empêcher de penser qu'une terrible responsabilité sera encourue par ceux qui troubleront ou détruiront cette harmonie qui s'est faite sur une question d'importance aussi vitale.

M. MORPHY: Quelle est la date de cette lettre?

M. PUGSLEY: Cette lettre est datée du 20 novembre 1909 et elle a été écrite quelques mois après ce qui était connu sous le nom du danger naval allemand de 1909 et auquel il a été fait allusion dans cette enceinte, au mois de mars de cette même année. Sept mois après, sir Charles Tupper écrivit au premier ministre cette lettre dans laquelle il disait, comme je l'ai répété, qu'une terrible responsabilité pèserait sur ceux qui troubleraient ou détruiraient cette harmonie qui s'est faite sur une question d'importance aussi vitale.

Un des honorables député qui ont parlé dernièrement a dit qu'il était très regrettable que le très honorable chef de l'opposition ne se soit pas levé pour s'engager à appuyer la résolution présentée par le premier ministre. Permettez-moi de dire à mon honorable ami que le chef de l'opposition n'est pas un acrobate comme quelques-uns des honorables membres de la droite et il a pensé qu'il remplirait mieux son devoir envers son pays en s'en tenant avec fermeté au programme qui avait été adopté par la Chambre au mois de mars 1909. Des honorables députés ont dit: Mais vous ne vous êtes pas mis à l'œuvre pour exécuter ce programme. Monsieur l'Orateur, le Gouvernement actuel est au pouvoir depuis plus de quinze mois. Pourquoi ne l'a-t-il pas exécuté. Pourquoi les ministres actuels, en refusant de mettre à exécution le programme adopté en 1909, ont-ils assumé ce que sir Charles Tupper appelle une terrible responsabilité? Ils ont eu tout le temps nécessaire pour le faire, mais ils ont préféré se confiner dans l'inaction. Ils se sont contentés d'envoyer quelques-uns de leurs collègues en Angleterre, à la recherche d'un moyen propre à satisfaire l'élément chauvin du parti conservateur, tout en leur conservant l'appui de l'élément nationaliste.

Après que la Chambre eut adopté ce programme à l'unanimité, à la session suivante, le Gouvernement déposa un projet de loi l'autorisant à demander des soumissions pour la construction de navires destinés à faire partie de la marine canadienne. Il est vrai que l'amirauté avait exprimé le désir de voir le Canada fournir une escadre à la tête de laquelle se trouverait un croiseur cuirassé. Mais, à cette époque, le Canada avait contracté de lourdes obligations financières; le Transcontinental était loin d'être parachevé et son parachèvement devait exiger plusieurs millions de dollars; il y avait beaucoup d'autres travaux importants à exécuter dans les différentes parties du pays et nous avons cru que les contribuables canadiens ne seraient pas disposés à encourir la dépense considérable qu'au-

rait entraînée la construction immédiate d'une escadre comme le demandait l'amirauté. Après avoir pris l'avis des autorités impériales, nous avons décidé de construire quatre croiseurs, deux sur l'Atlantique et deux sur le Pacifique, ainsi que quatre contre-torpilleurs. L'amirauté avait été consultée et le gouvernement canadien croyait et avait raison de croire que lorsque le temps serait venu de construire une escadre, ou deux escadres, ces navires en feraient partie. On demanda à l'amirauté de préparer des plans et devis, conjointement avec le département du service naval canadien. Dès que les plans furent prêts, nous avons demandé des soumissions. Beaucoup de gens en Angleterre, des constructeurs et autres, croyaient et semblent croire encore que ce n'était pas une idée pratique de construire ces navires au Canada; mais nous avons décidé de les faire construire dans le pays et les constructeurs anglais furent informés qu'en soumissionnant ils s'engageaient à installer des chantiers ici. Nous disions alors comme nous disons aujourd'hui que tout l'argent que le peuple canadien consacrera au service naval doit être dépensé, autant que possible, dans le pays même, pour fournir de la main-d'œuvre aux ouvriers. Les matériaux entrant dans la construction devaient aussi, autant que possible, être de provenance canadienne; en un mot, nous voulions avoir des navires canadiens.

Nous avons demandé des soumissions et je tiens à faire consigner dans les colonnes des " Débats" les conditions attachées à ces soumissions. Le premier avis concernant la construction des navires de guerre est daté de juillet 1910 et en voici la dernière partie:

Les navires seront construits conformément aux plans et devis de l'Amirauté anglaise et, comme ces plans sont d'une nature confidentielle, ils ne seront communiqués qu'aux soumissionnaires acceptés par le Gouvernement. Partant, le département du service naval accueillera avec satisfaction toute communication des maisons canadiennes ou anglaises qui désireraient soumissionner pour la construction de ces navires de guerre au Canada.

Les soumissionnaires devront donner la preuve qu'ils possèdent ou se proposent de posséder des chantiers de construction suffisants pour la construction de croiseurs du type Bristol et qu'ils possèdent assez d'expérience pour garantir que les navires seront construits conformément aux devis de l'Amirauté.

On ne devra pas oublier que le traité Rush-Bagot stipule qu'aucun navire de guerre ne peut être construit sur les grands lacs et, par conséquent, les soumissionnaires devront voir à ce que leurs chantiers soient installés ailleurs que sur ces lacs.

Ceux qui désireraient soumissionner pourront obtenir des renseignements complémentaires en s'adressant au soussigné.

G. F. DESBARATS,
Sous-ministre du Service Naval.

Permettez-moi de donner la liste des maisons qui ont répondu à cet avis et qui ont

M. PUGSLEY.

demandé les devis. La Collingwood Shipbuiding Co., une riche et importante compagnie, de Collingwood; Polson Iron Works, une autre compagnie qui fait d'excellentes affaires à Toronto; Hawthorne, Leslie & Company, John Brown & Company, Vickers, Sons & Maxim, Ltd., Armstrong, Whitworth & Company, Harland & Wolfe, Thorneycroft and Company, Fairfield and Shipbuilding Company, Swan, Hunter and Wigham Richardson, Ltd., Beardmore and Company, Palmer Shipbuilding and Iron Company, toutes des maisons anglaises; la British Columbia Railway Company, une importante maison canadienne établie à Esquimalt; J. S. White and Sons, qui est aussi une maison anglaise, Yarrow and Company, de Londres, Glasgow Engineering and Shipbuilding Company, Cammell, Laird and Company, Thames Iron Works Shipbuilding and Engineering Company, Denny Brothers, toutes des maisons anglaises.

Aux maisons qui avaient répondu aux premiers avis du sous-ministre du Service Naval, ce dernier adressa la lettre suivante, le 6 octobre 1910:

Messieurs,—En réponse à votre demande d'inscrire le nom de votre maison comme désirant soumissionner pour la construction de croiseurs et de contre-torpilleurs pour le Canada, permettez-moi de faire observer qu'on semble n'avoir pas généralement compris que c'est l'intention du gouvernement canadien que les soumissionnaires soient disposés à installer des chantiers maritimes pour la construction de ces navires, et que les quilles, les chaudières et les machines doivent être construites au Canada. Il faudra, autant que possible, employer des matériaux et outillages canadiens, pour la construction de ces navires.

G. F. DESBARATS,
Sous-ministre du Service naval.

En réponse à cette lettre, treize maisons ont demandé une copie des devis et, le 4 février 1911, le sous-ministre leur adressait la note suivante.

Messieurs,—Conformément à votre demande, je vous invite par la présente à soumissionner pour la construction des navires requis pour le service naval du Canada.

Quatre navires de la catégorie de Bristols, mais du type "Weymouth" perfectionné, et six contre-tropilleurs de la classe des rivières mais du type "Acorn" perfectionné, devront être construits conformément aux conditions indiquées dans le marché ci-inclus.

Le sous-ministre donne ensuite des explications concernant les devis et indique où et quand ils pourront être examinés, puis il ajoute:

Ainsi que stipulé dans la première annexe, le premier croiseur devra être livré dans les trois années de la date de la signature du contrat et un contre-torpilleur additionnel à l'expiration de chaque période de neuf mois. Tous les travaux devront être exécutés dans les six ans qui suivront la signature de ce contrat.

Ainsi, à compter de la signature du contrat, les entrepreneurs auraient eu à livrer un navire environ tous les dix-huit mois.

Il est stipulé dans le contrat que les navires seront construits au Canada et la maison qui entreprend la construction doit garantir qu'elle installera et outillera des chantiers et des ateliers au Canada, pour exécuter le travail conformément aux conditions stipulées dans le contrat ci-joint.

Des arrangements seront pris pour fournir les canons et les affûts ainsi que les tubes lance-torpilles qui doivent être installés sur le navire, pendant la construction, conformément aux exigences des devis.

Dans les navires construits par la marine anglaise, c'est la coutume de l'Amirauté de se procurer et de fournir certaines pièces aux constructeurs, pour les installer sur les navires pendant la construction.

Le sous-ministre entre ensuite dans certains détails concernant la construction des coques. A la page 3 de la même lettre, il est dit:

L'amirauté ayant eu l'obligeance de prêter les copies nécessaires des devis et des plans de ces navires, pour permettre au gouvernement canadien d'obtenir des soumissions, les soumissionnaires qui emprunteront ces pièces sont particulièrement priés d'en prendre bien soin, de ne les laisser examiner que par des personnes autorisées, engagées pour la préparation des soumissions.

On signale particulièrement à votre attention les dispositions de la loi anglaise de 1889, concernant les secrets officiels et aussi les articles 85 et 86 du code pénal du Canada qui seront strictement appliqués.

Les dessins, devis et autres pièces faisant partie du marché devront être remis de la main à la main au bureau qui les aura fournis, dès que les soumissions auront été préparées et celui qui les rapportera en prendra un refus.

Les soumissions porteront au dos "Soumissions pour navires" et seront adressées directement à ce bureau au "Sous-ministre du service naval" de manière à ce qu'elles ne soient pas reçues plus tard que le 1er mai 1911; elles devront être accompagnées d'un chèque certifié de 100,000, payable à l'ordre du ministre du Service naval.

En réponse à cette invitation, nous avons reçu une soumission de la Armstrong Whitworth and Co. C'est une des plus importantes maisons de construction du Royaume-Uni. Elle s'engageait à construire les navires au Canada. Une autre soumission a été reçue de la British-Canadian Shipbuilding and Dock Company, Ltd. Cette compagnie avait été fondée par sir Henry Pellatt, de Toronto, qui s'était associé deux des premières maisons de construction navale d'Angleterre. L'intention de cette compagnie était de construire un bassin de radoub et des chantiers maritimes à Sydney (N.-E.). Une autre soumission a été reçue de Campbell Laird and Company; son intention était de s'entendre avec la compagnie qui construit le bassin de radoub à Saint-Jean et d'installer des chantiers maritimes à cet endroit. On a aussi reçu une soumission de la Thames Iron Works Shipbuilding and Engineering Company, Ltd., dont l'intention était de s'installer à Halifax. Une soumission a été reçue de Vickers, Sons and Maxim, qui devaient s'établir à Montréal où ils avaient déjà entrepris la construction d'un bassin de radoub. Une autre maison très importante du Royaume-Uni, Swan, Hunter, Wigham et Richardson, avait également soumissionnée et s'engageait à construire les navires au Canada, conformément aux spécifications.

Il suffit de mentionner ces noms qui sont ceux des maisons de construction les plus importantes du Royaume-Uni, des maisons qui possèdent la confiance de l'amirauté anglaise, dont les chantiers construisent tous les ans les plus beaux navires que l'on puisse voir sur les mers, pour être persuadés que si le Gouvernement actuel avait été décidé, comme le Gouvernement précédent, à faire construire ces navires au Canada, il n'aurait éprouvé aucune difficulté à obtenir des constructeurs anglais qu'ils établissent des chantiers ici. Ils nous auraient donné le bénéfice de leur grande expérience de leur outillage complet, de leurs ouvriers d'élite; et les ouvriers canadiens n'auraient pas retardé à se perfectionner dans cette industrie.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) s'est plaint de ce que j'avais été injuste envers lui, en déclarant à Saint-Jean et ailleurs, qu'après être devenu ministre, il avait causé un tort considérable à la ville de Saint-Jean et à tout le Canada, en renonçant au marché qu'ils étaient prêts à conclure, pour la construction de ces navires.

L'honorable ministre ne s'en est pas tenu à ce que j'avais dit en cette circonstance; je crois que l'on admettra avec moi qu'il a abaissé le niveau du débat en y faisant intervenir les élections provinciales du Nouveau-Brunswick et en cherchant à tirer un argument du fait que le gouvernement Flemming avait obtenu la majorité. Je considère qu'une pareille tactique est indigne de l'honorable ministre, vu surtout qu'un des membres les plus éminents du gouvernement provincial est un libéral qui, dans les élections fédérales, a toujours combattu avec les libéraux de cette province. L'honorable ministre de la Marine aurait dû s'abstenir de faire de pareilles allusions, vu surtout que le gouvernement provincial avait l'appui d'un vieux libéral éprouvé comme le sénateur Ellis et de son journal, le "Globe" de Saint-Jean.

Ceux que je viens de nommer, comme beaucoup d'autres, approuvent la politique libérale à Ottawa, mais ils appuient le Gouvernement provincial, pour des raisons purement locales. Cela n'a pas empêché l'honorable ministre de la Marine de chercher à faire croire à la Chambre que parce

que les électeurs du Nouveau-Brunswick avaient appuyé le gouvernement provincial, cela l'excusait de résilier le contrat en vertu duquel les navires devaient être construits à Saint-Jean. Je regrette que mon honorable ami ne soit pas présent ce soir, mais je n'aurais aucune objection à répéter ici, en sa présence, ce que j'ai dit ailleurs.

Examinons le fond de la question. Après avoir étudié soigneusement toutes les soumissions, le ministre de la Marine de l'ancien Gouvernement recommande à ses collègues celle de Cammell, Laird et Cie qui était la plus basse. Cette maison est une des plus réputées de l'Angleterre; elle possède l'entière confiance du gouvernement anglais; elle a déjà construit beaucoup de navires de guerre pour le gouvernement ainsi que un ou deux grands bassins de radoub. Dans sa soumission elle disait: nous sommes prêts, conformément aux stipulations qui ont été soumises, de construire dix navires dans une période de six ans; nous installerons des chantiers maritimes dans le port de Saint-Jean et nous prenons l'engagement d'exécuter les travaux à la satisfaction de l'amirauté anglaise et du ministère du Service naval du Canada.

M. CROCKETT: Pourquoi votre gouvernement n'a-t-il pas accepté cette soumission?

M. PUGSLEY: Je l'expliquerai dans un instant. Qu'arriva-t-il ensuite? La date pour la réception des soumissions était le 1er mai 1911. Les devis avaient été préparés par l'amirauté anglaise. Le gouvernement canadien travaillait de concert avec l'amirauté et s'attendait parfaitement en tout et partout, avec les autorités impériales. Le ministre de la Marine et ses collègues dans le cabinet crurent qu'il serait préférable de porter ses soumissions en Angleterre, pour les soumettre à l'amirauté et s'entendre avec elle, concernant la responsabilité des soumissionnaires et finalement décider quelles soumissions il couvenait d'accepter.

Les soumissions furent reçues le 1er mai et le 11 mai, l'honorable chef de l'opposition qui était alors premier ministre partit pour l'Angleterre en compagnie du ministre de la Marine et des Pêcheries, emportant les soumissions avec lui. Pendant son séjour à Londres il consulta l'amirauté. Les ministres canadiens quittèrent l'Angleterre le 2 juillet; ils ont dû arriver ici le 9 ou le 10, et c'est le 29 juillet que le parlement a été dissout. Si l'on tient compte de l'importance des travaux à concéder, peut-on prétendre qu'il y a eu des retards inutiles? De plus, après la dissolution du Parlement et vu que, dans une des provinces au moins, cette question navale jouait un rôle très important, aurait-on approuvé le Gouvernement de concéder des travaux aussi importants. Quoiqu'il en soit le Gouvernement décida qu'il ne devait pas agir ainsi. Nous savons tous le résultat malheureux pour le pays, de l'élection du 21 septembre 1911.

M. FOWLER: Très bien! très bien!

M. PUGSLEY: L'honorable député me fait penser à Néron qui jouait du violon pendant que Rome brûlait. Les plus grands malheurs qui pourraient frapper le pays n'empêcheraient pas mon honorable ami d'étaler sa bruyante hilarité. Le parti libéral fut défait.

M. FOWLER: Très bien! très bien!

M. PUGSLEY: Aurions-nous été excusables d'adjuger les travaux entre la date des élections et celle de notre démission comme ministres? Les journaux et les hommes publics du parti conservateur auraient éclaté en récriminations, si nous avions agi ainsi, et ils auraient eu raison.

A la même époque, il était question de construire un bassin de radoub et de faire exécuter d'autres travaux importants dans le port de Saint-Jean. Comme il s'agissait d'une entreprise considérable, nous avons jugé, comme dans le cas précédent, qu'il était préférable de laisser à nos successeurs le soin de régler l'affaire. Au sujet des travaux dans le port Saint-Jean nous avons laissé un mémoire expliquant que la compagnie Northern Griffiths avait fait la soumission la plus basse, mais vu l'importance des travaux, nous préférions laisser l'entreprise à nos successeurs. C'est exactement ce que nous avons fait au sujet des navires de guerre. Le ministre de la Marine et des Pêcheries avait remis les dépôts faits par tous les autres soumissionnaires et n'avait retenu que celui de $100,000, fait par la compagnie Cammell et Laird, pour garantir la construction des navires dans le port de Saint-Jean. A l'avènement du Gouvernement actuel, la soumission et le dépôt se trouvaient entre les mains du nouveau ministre de la Marine et des Pêcheries. S'il avait jugé à propos de s'en tenir à la résolution votée par la Chambre en 1909, il aurait pu dire à ses collègues: le gouvernement précédent, en conformité du programme adopté par le gouvernement, a demandé des soumissions pour la construction de ces navires de guerre; une maison très bien connue offre de les construire dans le port de Saint-Jean; sa soumission est la plus basse; voici un dépot qui est entre les mains du Gouvernement depuis plusieurs mois et je demande à mes collègues d'accepter cette soumission et d'adjuger les travaux.

Ce n'est pas ce qu'il a fait. Il renvoya le chèque de M. Cammel et Laird et refusa leur soumission. Je répète ce que j'ai déjà dit ailleurs; en agissant ainsi le ministre de la Marine a causé un tort consi-

dérable, non-seulement à la ville qu'il représente et qui aspire devenir un centre important de construction maritime, mais aussi au Canada tout entier. Quelle excuse le ministre donne-t-il pour avoir agi ainsi? Il dit que la construction de ces navires aurait pris six ans et que quelques-uns auraient été démodés avant que les derniers fussent finis. Que penserait-on du gouvernement allemand, dont le programme naval est arrêté pour jusqu'en 1920, s'il refusait de construire des navires, sous prétexte que les premiers deviendraient démodés avant l'exécution entière du programme?

Il est vrai, comme l'a dit M. Churchill, qu'un navire commence à vieillir du jour où il est mis en chantier, grâce aux changements et aux perfectionnements qui s'accomplissent tous les jours. Mais cela n'est pas une raison pour s'abstenir de construire des navires. Si les Japonais avaient partagé la manière de voir des ministres canadiens, il n'y aurait jamais eu de marine. Si, il y a trente ans, lorsque les Etats-Unis ont entrepris de créer une nouvelle marine et ont adopté une politique avec laquelle ils ont déjà construits environ 400 navires, si les Américains avaient suivi la politique énoncée par le ministre de la Marine, ils n'auraient rien fait, parce que les premiers navires devaient nécessairement devenir démodés, avant l'exécution entière du programme.

Dans quelle position nous trouvons-nous aujourd'hui? L'honorable premier ministre nous dit que si nous faisons cadeau de dreadnoughts à l'Angleterre, le gouvernement anglais à son tour fera construire les plus petits navires au Canada.

Un DEPUTE: Des bateaux-citernes.

M. PUGSLEY: Des bateaux-citernes et des croiseurs légers. Mais ces croiseurs légers deviendront aussi démodés avant la fin du programme et le gouvernement anglais commettrait la folie que dénonce le ministre de la Marine, s'il faisait construire ces navires au Canada. Pour ma part, je suis absolument en faveur de construire au Canada même tous les navires que nous aurons à construire. Le Canada est un grand pays industriel possédant des milliers d'excellents ouvriers qui pourraient mener à bien la construction d'un navire, de même que toute autre entreprise.

Pendant le discours de l'honorable député de Brantford, j'ai dit que ces dreadnoughts pouvaient être construits au Canada; que les chantiers pouvaient être installés et que ces navires pouvaient être construits dans un délai de six ans. Mon honorable ami et plusieurs honorables députés de la droite ont prétendu que la construction de ces navires au Canada, prendrait dix ou quinze ans. Toute la question est de savoir ce qui a pu être fait ailleurs. L'honorable premier ministre ne nous a pas dit dans quel délai ces navires pourront être construits en Angleterre et nous apprenons par les journaux que tous les chantiers maritimes de l'Angleterre ont plus d'ouvrage qu'ils n'en peuvent faire. L'Angleterre n'a jamais autant construit de navires de commerce qu'aujourd'hui; jamais les ouvriers d'élite, les charpentiers, les boulonneurs, les constructeurs de navires, n'ont été en aussi grande demande; la main-d'œuvre coûte beaucoup plus cher que par le passé. Depuis un an les salaires des ouvriers ont subi une hausse d'au moins 25 pour 100. Le premier ministre ne nous a pas dit si, étant données ces circonstances, il espère pouvoir faire construire ces navires en Angleterre, d'ici à trois ou quatre ans. Mais nous savons parfaitement que dans d'autres pays des chantiers maritimes ont été installés et que des cuirassés ont été construits et équipés en moins de six ans.

Comme je tenais à me renseigner sur ce point et sachant ce qui avait été fait aux Etats-Unis, j'ai cru utile de visiter un des grands chantiers de construction de ce pays. Pendant la vacance, je me suis rendu à Quincy, sur les bords de la rivière Ford, où j'ai vu un des plus grands chantiers maritimes du monde entier. En 1900 il n'y avait que des champs à cet endroit. Au commencement de l'année 1900, cette compagnie acheta 80 acres de terrain le long de cette rivière et commença à y installer des chantiers de construction. Quatre mois plus tard, la quille d'un croiseur cuirassé était mise en place et un an après l'achat du terrain, la compagnie faisait un marché avec le gouvernement américain pour la construction de deux cuirassés d'escadre, du type le plus puissant que possédait alors la marine américaine. Deux ans plus tard, ces navires étaient lancés et la quille d'un troisième était mise en place. Naturellement, ces navires n'étaient pas complètement finis; après le lancement, il faut encore un an et même plus, pour le blindage et l'installation des canons. Mais les navires furent lancés en 1904, deux ans après la mise en place de la quille et quatre ans après l'achat du terrain sur lequel les chantiers avaient été installés

Quels sont les travaux accomplis par cette compagnie depuis qu'elle a entrepris la construction des navires? Dans le court espace de douze ans, elle a construit cinq cuirassés d'escadre pour le gouvernement américain, un cuirassé d'escadre pour la république Argentine, dix-sept sous-marins, sept contre-torpilleurs, trois croiseurs, sans compter un grand nombre de navires de commerce et plusieurs machines pour la marine japonaise. Voilà un témoignage évident de ce que l'on peut accomplir avec un outillage moderne et une bonne organisation. Dans le court espace de douze ans, dans des chantiers et des ateliers qui n'existaient pas en 1900, cette compagnie a déjà

construit 114 navires. Les principaux officiers de cette compagnie se sont montrés extrêmement courtois et m'ont fourni tous les renseignements que j'ai désirés. Tout membre de la Chambre qui désirerait visiter ces chantiers serait également bien reçu. Comme je voulais avoir des données certaines, afin d'en saisir le Parlement, à mon retour j'ai expédié au président de la compagnie le télégramme suivant:

Saint-Jean, 12-13 janvier 1913.

Francis T. Bowles,
Président F. R. S. Co.,
Quincy, Mass.

Comme je tiens à être absolument exact dans mes déclarations, je vous serais extrêmement obligé si vous vouliez bien consulter vos livres pour me faire savoir dans quel mois de quelle année votre compagnie a commencé l'installation de ses chantiers; dans quel mois de quelle année la quille du premier cuirassé a été mise en place, dans quel mois de quelle année, la quille du deuxième cuirassé a été mise en place; dtns quel deux cuirassés. Veuillez m'écrire demain à la Chambre des communes, Ottawa.

(Signé) WILLIAM CRYSLEY.

Voici la lettre que j'ai reçue en réponse à ce télégramme.

Compagnie de construction de navires de la rivière Fore,
Quincey, Massachusetts,
13 janvier 1913.

L'hon. M. William Pusgsley,
Chambre des communes,
Ottawa, Ontario.

Cher monsieur,—Votre télégramme portant la date d'hier et adressé de Saint-Jean a été reçu ce matin. Nous incluons ici une brochure que la compagnie a publiée en 1902. On y trouve à la page 2 la reproduction d'une photographie prise de la scène qui a marqué l'enlèvement de la première pelletée de terre à notre nouveau chantier le 29 avril 1900. Jusqu'alors, on avait poursuivi les travaux à Braintree-est, à deux milles en amont de la rivière.

La construction de la quille du premier navire, le "Des Moines", de la marine de guerre des Etats-Unis, a été commencée le 28 août 1900, sur les nouveaux chantiers; l'outillage de l'ancienne installation fut transporté au cours des mois de novembre, décembre et janvier suivants, tous les travaux commençant à la nouvelle installation dès le mois de janvier 1901.

Les conventions en vue de la construction des premiers navires de guerre, le "New-Jersey" et le "Rhode-Island", furent signées le 15 février 1901; la quille du "Rhode-Island" fut terminée le 1er mai 1902, et celle du "New-Jersey", le 2 avril de la même année. Dans le cas de ce dernier navire le retard provenait plutôt du fait qu'on n'avait pas reçu en temps utile du ministère intéressé les plans et devis corrigés de cet ouvrage.

Nous incluons également une brochure contenant la liste des navires que nous avons construits, et nous tenons à vous informer que depuis que cette liste a été dressée nous avons donné l'entreprise de la construction de cinq sous-marins supplémentaires, du contre-torpilleur "Cushing", du sous-marin "Niagara" et du navire d'escadre des Etats-Unis, le "Nevada", pour le compte des Etats-Unis; nous avons convenu, en outre, de construire un navire-citerne, un autre qui servira au transport du soufre et un troisième qu'on emploiera à transporter la mélasse pour le compte de particuliers; quatre pontons en acier et trois chalutiers à vapeur en acier, tout cela formant un total de 114 coques construites ou en voie de parachèvement à ces chantiers au cours des douze dernières années.

Si vous désirez obtenir d'autres renseignements, veuillez vous rappeler que nous sommes à votre disposition pour vous les fournir, si cela nous est possible.

Votre bien dévouée,
La Cie de construction de navires de la rivière Fore,
Par F. T. BOWLES,
Président.

Je puis ajouter que le gouvernement américain possédait à Braintree un petit chantier maritime, où l'on construisait des yachts, des remorqueurs et des bateaux de cette catégorie. Nous possédons ici des faits réels qui nous permettent de constater ce que nous pouvons faire. Que trouve-t-on à ces chantiers dont je parle qui rende presque impossible la tâche de munir un navire de tout ce dont il a besoin? Rien, absolument. Les usines de construction sont des charpentes en acier. Il va sans dire que dans le cas de la construction de navires de guerre, ces usines devront être plus considérables que celles où l'on bâtit de simples croiseurs; elles doivent avoir une hauteur plus grande de façon à ce que, lorsqu'on a fini les travaux de construction d'un navire de dimensions semblables, on puisse l'y laisser en attendant son lancement. Si l'on veut que le travail s'exécute d'une façon économique et efficace, on doit munir ces chantiers de palans et de poulies mécaniques qui serviront à enlever les matériaux et à les transporter à l'endroit convenable. Il faut encore que les chantiers soient parfaitement outillés. On trouve dans le chantier dont je parle des grues superbes dont l'une—le souvenir m'en est resté—pouvait lever un poids de 150,000 livres; cela donne une idée de l'importance exceptionnelle de son installation. Il y a encore les chambres des machines, les ateliers des forgerons, des mouleurs et les cours immenses où l'on dépose les matériaux; mais tout cela est simple affaire d'organisation et l'on pourrait—j'ose l'affirmer—avec de l'argent et l'aide de ceux qui s'y connaissent parfaitement, outiller, sans difficulté insurmontable, et cela avant deux ans, des chantiers semblables à ceux que possède la compagnie dont je viens de parler.

Il ne faut pas oublier que lorsqu'un chantier maritime est outillé de façon à ce qu'on y tente la construction de navires

de guerre, on peut également y construire des vaisseaux de moindre dimension, croiseurs, navires marchands et autres dont la compagnie peut obtenir la commande. Outre les six navires de guerre qu'ils ont construits dans ce chantier américain au cours de douze mois, les intéressés ont fait servir ces ouvrages à la construction d'un certain nombre de navires marchands qui se trouvent inclus dans ce grand total de 114 bateaux. On peut aisément concevoir le coût énorme que représente une entreprise de cette envergure.

Mon très honorable ami, le premier ministre, nous a dit que les frais de la construction d'un chantier maritime qui servirait à la construction de ces immenses navires, atteindraient un chiffre presque fabuleux, et il a cherché à nous laisser entendre que ni le peuple du Canada, ni une compagnie quelconque ne voudraient entreprendre une tâche pareille dans le cas de notre pays. Le président de la compagnie dont j'ai parlé a eu la délicate attention de me montrer l'état financier de sa compagnie pour l'année dernière; j'y ai constaté que le coût total de l'usine et des machines représentait $1,318,568.78 y compris celui des travaux d'améliorations jusqu'à date; que le coût des immeubles, bâtisses, etc., s'élevait à $2,389,805.27, soit un coût total dans le cas du terrain, des bâtiments et de l'installation jusqu'à date, y compris tous les travaux d'amélioration dont le coût était imputable sur le compte du capital de $3,708,374.05. Je demande à la Chambre de dire si cette dépense ne peut facilement être encourue par notre population ou par une compagnie qu'on pourrait engager à établir des chantiers semblables, si on lui accordait l'entreprise de la construction de ces navires de guerre. M'est avis que ce projet peut facilement se réaliser. Je me demande si le montant qu'il faudrait risquer dans cette entreprise représente même celui que le Canadien du Pacifique a consacré à la création des usines Angus à Montréal; s'il équivaut même à celui qu'a coûté l'installation des chantiers de construction de tramways qu'une grande compagnie a établis à Montréal. Il s'agit d'un montant peu élevé, après tout, dans le cas qui nous occupe et notre pays ou quelque compagnie peut facilement encourir cette dépense.

Prenons le cas de la compagnie d'aciéries de Sydney; ces installations ont coûté énormément cher, même si on les compare à celles que nos voisins ont établies. N'est-il pas humiliant pour nous qui sommes si fiers de notre pays et de son développement industriel prodigieux au cours des quinze dernières années de nous entendre répéter qu'au Canada nous ne pouvons réaliser ce que d'autres pays de l'univers ont trouvé si facile d'accomplir, c'est-à-dire que nous nous trouvons dans l'impossibilité de construire des navires de guerre? L'honorable député qui le dernier a adressé la parole, nous dit: "Oh! nous serions forcés d'acheter ailleurs les canons dont il nous faudrait munir ces vaisseaux." Supposons qu'il en soit ainsi, mais je me permettrai de faire observer que c'est le gouvernement des Etats-Unis qui a fourni—en les prenant à ses arsenaux—les canons qu'on trouve à bord des navires qui composent sa marine de guerre et que l'armature en acier de ces vaisseaux a été fournie par les aciéries qu'il possède à Bethlehem. Je pourrais ajouter que le nickel qui entre dans la composition de cette armature provient surtout des mines de nickel du Canada, puisque c'est dans notre pays qu'on trouve les plus riches dépôts de ce minérai qui existent dans le monde entier. On me dit également qu'à Sydney, en prévision de ce que l'on croyait devenir la politique arrêtée du Canada, les aciéries établies à cet endroit ont installé l'outillage nécessaire au laminage des plaques qui entrent dans la construction des navires de guerre, de sorte que ces chantiers pourront, à un moment d'avis, commencer la construction de navires de guerre.

Qu'on me permette de dire aux honorables députés qui se sont servi de cet argument à la prière, je suppose, de l'honorable premier ministre à seule fin de jeter de la poudre aux yeux des gens, que ces navires "devront être de tout premier ordre et en tout semblables à ceux que le génie humain le mieux éclairé peut desservir et que l'argent peut acquérir", que la compagnie de construction de navires de la rivière Fore dont les chantiers se trouvent à Quincy, Massachusetts, a soumis au gouvernement des Etats-Unis les plans et devis de la construction d'un navire de guerre qui sera du type le plus perfectionné que la science peut imaginer ou que l'argent peut procurer. Ce vaisseau portera le nom de "Pennsylvania"; ce sera l'un des plus nouveaux et des plus grands navires de guerre du monde entier. Les chantiers dont je parle sont si parfaitement outillés qu'on peut y construire les unités les plus considérables d'une marine de guerre la plus parfaite qu'on puisse trouver aujourd'hui par tout l'univers. Je puis appuyer d'un autre témoignage l'affirmation que j'ai faite en disant qu'on peut outiller en deux ans des chantiers convenables à la construction de navires de guerre; je tiens ce renseignement de quelqu'un qui possède de grands intérêts dans cette compagnie qui, de concert avec ces grandes corporations qui s'appellent "Vickers Sons Maxim" et autres grandes compagnies qui se livrent à cette industrie, a entrepris la construction de navires de guerre pour le compte du gouvernement espagnol,

à Ferrol, Espagne. Ces industriels ont pris à leur charge les arsenaux de ce pays et, si l'on tient compte du temps qu'il faudra, d'après lui, pour terminer la construction de ces navires de guerre, on comprendra facilement que le Canada devra prendre au moins deux ans de plus pour munir un chantier maritime de l'outillage nécessaire lorsqu'il s'agit de la construction de navires de guerre. Si l'on tient également compte du fait que tous les chantiers maritimes de la Grande-Bretagne ont plus d'ouvrage qu'ils n'en peuvent exécuter; si l'on considère qu'alors même que le contraire existerait, il faudrait au moins trois ans pour construire ces navires de guerre dans la mère patrie elle-même, et si l'on estime que, si l'on adoptait la politique que nous prônons, ces deux dreadnoughts de première classe qui formeraient le tronçon de notre marine de guerre, seraient facilement construits en moins de six ans, et que, si l'on entreprenait, en même temps, la construction d'un certain nombre de croiseurs et celle d'unités moins considérables, cela serait-il, je le demande, le résultat d'une telle urgence? Qu'on dise donc, je vous prie, si l'on a démontré que l'empire a besoin de ces $35,000,000 au point que ce Parlement consente à faire de la politique qui, d'après cette Chambre, était la seule véritablement canadienne et qui se résumait à la construction de navires de guerre en notre propre pays, au point qu'il préfère aujourd'hui envoyer à la mère patrie de l'argent qu'elle emploiera à la construction de navires de guerre sur ses chantiers. Tous les membres de cette Chambre savent que l'urgence n'est pas aujourd'hui plus grande qu'elle ne l'était en 1909, ni qu'elle ne le sera probablement avant trois, cinq ou dix ans. Il nous faut faire face à un état de choses qui semble devenir permanent, au moins jusqu'à ce que se lève le jour béni où tous les différends internationaux seront soumis à l'arbitrage, ce qui mettra fin aux guerres entre les nations civilisées de l'univers.

Mon honorable ami, le premier ministre, dit que la question de dépenses s'oppose à la réalisation du projet qui réclame la construction de ces navires au Canada. Il estime qu'il en coûtera, si je me rappelle bien, $12,000,000 de plus pour construire ces navires au Canada que pour faire exécuter ce travail en Angleterre. Sur quoi base-t-il ses calculs? Sur les soumissions reçues en 1911, si je comprends bien. J'ai déjà dit qu'à ce temps-là le coût de la main-d'œuvre dans les chantiers maritimes de la Grande-Bretagne était de 25 pour 100 moins élevé qu'il ne l'est aujourd'hui; les matériaux n'avaient pas atteint, loin de là, les prix qu'on les paie aujourd'hui. Par contre, il est un autre fait dont nos adversaires n'ont pas semblé tenir compte. Toutes les compagnies qui ont soumissionné, n'ayant en vue qu'une entreprise qui devait s'exécuter au cours d'un espace de temps limité à six années, ont tenu compte—ce que la plupart d'entre elles ont mentionné dans leurs soumissions—du coût de l'installation qu'il faudrait se procurer en vue de la construction de ces navires de guerre et de celle d'autres unités moins considérables. On portait le coût de cette entreprise à un million et même à un million et demi de dollars. On partageait ce montant en six parties différentes, représentant chacune une année. Cependant, si l'on devait faire exécuter ces ouvrages au Canada, la construction des unités de cette flotte entraînerait une dépense énorme, en vérité. Le coût de ce chantier maritime ne dépasserait pas $4,000,000 et on l'acquitterait au fur et à mesure que se poursuivraient les travaux. En effet, si nous affirmions à nouveau la splendide résolution de mars 1909, on reconnaîtrait qu'elle exprime la politique permanente du Canada et qu'on ne devrait plus soulever la question de contributions consenties à la Grande-Bretagne; ces grands constructeurs de navires de guerre établiraient une partie de leur industrie au Canada, confiants que ce serait bien là la politique arrêtée de notre pays.

Quant à la question du coût relatif des navires de guerre en Grande-Bretagne et au Canada, qu'on me permette de rappeler certains faits. Il y a deux ans la république Argentine a invité la concurrence pour la construction de deux navires de guerre. Il ne s'agit pas d'un pays manufacturier comme l'est le Canada; l'Argentine ne compte pas une population industrielle aussi nombreuse que celles qu'on trouve au Canada. Ses habitants ne semblent pas non plus entretenir l'ambition qui anime la population du Canada à construire ses propres navires de guerre. L'Argentine a invité la concurrence de par tout l'univers pour la construction de deux navires de guerre du type le plus formidable et dont le déplacement est de 27,000 tonneaux. La réponse à cette invite fut donnée par des compagnies des Etats-Unis, dont l'une était la compagnie de construction de navires de la rivière Fore et dont l'autre était la compagnie de construction de navires de New-York qui possède un chantier de construction près de Philadelphie. Ces compagnies avaient présenté des soumissions dont le chiffre était moins élevé que celui demandé par d'autres compagnies, même par des maisons de la Grande-Bretagne qu'on avait invitées à concourir. Il n'y a pas très longtemps l'un des grands navires blindés en acier qui faisait la navigation des Grands lacs était détruit; on jugea nécessaire de le remplacer par un autre. On invita la concurrence de construction de navires de la Grande-Bretagne ainsi que celle de la compagnie des chantiers maritimes de Collingwood; on trouva que les

conditions imposées par cette dernière quant au temps de la livraison du navire étaient plus avantageuses que celles que demandaient les constructeurs de navires de la Grande-Bretagne.

Mais supposons qu'il en coûte plus cher de construire ces navires au Canada, serait-ce acquitter un prix trop élevé pour l'encouragement de la grande industrie de la construction de navire, ou de celles qui s'y rattachent au Canada même sur le littoral de l'Atlantique, ainsi que sur celui du Pacifique? L'industrie de la construction des navires est parmi les plus importantes du Canada celle qui n'est pas protégée, je l'affirme sans crainte. Non seulement les navires construits en Grande-Bretagne entrent au Canada en franchise, mais il en est encore de même dans le cas de leur agencement et de leur ameublement. Serait-ce payer un prix trop élevé, je le répète, que de dépenser quelques millions à seule fin d'obtenir que ces navires de guerre soient construits au Canada, ce qui fournirait ainsi du travail à nos artisans et qui serait de nature à donner de l'impulsion à la grande industrie de la construction des navires? On ne trouve pas qu'il soit insensé d'obliger le Canada de payer de 25 à 35 p. 100 de droits sur les articles que nous consommons ou qui servent à nous vêtir. Pourquoi trouverions-nous à redire si l'on obligeait d'encourir une dépense relativement minime dans le but d'encourager l'importante industrie de la construction des navires en ce pays?

On me pardonnera peut-être de faire ici une digression pour faire ressortir l'idée que le Gouvernement ne donne pas à l'industrie de la construction des navires l'encouragement qu'elle devrait recevoir. L'honorable premier ministre nous dit qu'il prévoit le jour où l'on reprendra la construction des navires au Canada. Dans un passage réellement beau de son discours, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries s'est targué de venir d'une ville que la mer baigne de ses flots, et de respirer encore les parfums de l'Océan. Lui aussi soupire après le jour où revivra l'industrie de la construction des navires en ce pays. Monsieur l'Orateur, la manière de construire des navires, c'est de commencer à en construire un, non pas de parler avec emphase, en se servant de fleurs de rhétorique, de l'opportunité qu'il y a d'entreprendre ces travaux, ni de l'espérance qu'on peut entretenir à cet égard. Examinons ce que le Gouvernement a fait. Il n'y a pas très longtemps, certes, le ministère des Douanes avait besoin d'un steamer assez considérable dont le coût devrait représenter environ $300,000. On invita la concurrence, et au nombre des soumissionnaires se trouvait cette grande compagnie, j'ai nommé la compagnie de construction de navires de Collingwood, qui emploie des artisans canadiens, et qui se sert, autant que possible, de matériaux pris au pays même.

Le montant mentionné dans la soumission de cette compagnie se chiffrait à $315,000. Une autre soumission fut celle de la compagnie Thornycroft, à responsabilité limitée, qui demandait £56,300, soit $273,000, une différence d'environ 15 p. 100 entre les deux soumissions. Cependant, l'entreprise fut accordée à la maison anglaise et l'on refusa à la compagnie canadienne l'occasion de construire ce navire. Rappelez-vous, monsieur l'Orateur, que la plupart des matériaux qu'aurait utilisés la compagnie canadienne dans la construction de ce navire auraient été importés au Canada et que le trésor de ce dernier aurait bénéficié des droits imposés sur ces articles; tandis que, d'une part, nous aurions payé un prix plus élevé, d'autre part, le ministère des Douanes se serait trouvé à retirer une partie considérable du montant supplémentaire ainsi payé. Il me semble qu'il eût été sage de la part du Gouvernement, dans le but d'encourager l'industrie de la construction des navires au Canada, d'acquitter ces 15 p. 100 supplémentaires à seule fin d'obtenir que ce navire fût construit au Canada. L'ancienne administration avait pour politique d'accorder l'entreprise de la construction des navires au Canada à des compagnies canadiennes, et cela, chaque fois que le prix demandé pour ces ouvrages ne dépassait pas de 25 p. 100 ou 30 p. 100 le montant de la soumission présentée par la maison anglaise qui se livrait à cette industrie. Cependant, on ne tint pas compte de la soumission de la compagnie canadienne; on accorda l'entreprise à une compagnie anglaise pour la raison que le prix qu'elle demandait était environ 15 p. 100 moins élevé que celui réclamé par la compagnie canadienne. Certes, c'est là une drôle de façon d'encourager l'industrie de la construction des navires au Canada; je crois que mon très honorable ami le premier ministre et que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries seront forcés de revenir sur leurs intentions s'ils veulent démontrer le désir sincère qu'ils éprouvent d'encourager l'industrie de la construction des navires au Canada.

Avant de passer à un autre sujet, je tiens à dire qu'on m'a posé une question en ce qui a trait au nombre d'hommes employés aux chantiers maritimes de Fore River, Massachusetts. A l'heure qu'il est, ces chantiers sont en pleine exploitation. On y trouve 4,000 ouvriers employés à différents ouvrages. Le nombre moyen d'employés varie de 3,500 à 4,000, c'est plutôt ce dernier chiffre que ce nombre atteint aujourd'hui. Cela est certainement de nature à stimuler l'orgueil national chez nos voisins que de savoir que leur gouvernement peut faire

construire ces immenses navires de guerre dans les propres chantiers qui lui appartiennent.

Afin d'adoucir quelque peu l'amertume de la pilule qu'on veut faire avaler à la population du Canada, par l'envoi de ce montant considérale d'argent tiré du Trésor du pays, les ministres nous disent que le gouvernement britannique entreprendra, tout probablement, de faire construire au Canada des croiseurs légers et les navires-citernes, à condition que le Canada acquitte une partie de cette dépense. Autrement dit, on propose que ces petits navires soient construits au Canada et que nous acquittions une partie du coût supplémentaire, ces unités devant appartenir au gouvernement britannique. N'est-ce pas là soumettre une proposition étrange à une population aussi respectueuse de ses droits et aussi ambitieuse que l'est celle du Canada? Les honorables membres de la droite recevront avec peu de réconfort la déclaration de M. Churchill à ce sujet, puisqu'il dit qu'il doit être bien entendu que le nombre de navires ne peut être fixé définitivement et qu'en conséquence il ne peut exister de certitude absolue dans le cas de cette entreprise. Comment nos adversaires pourront-ils établir des chantiers de construction de navires outillés pour l'exécution d'un ouvrage de cette envergure, à moins qu'ils n'accordent aux conventions qui devront intervenir un certain degré de permanence? Je ne crois pas que la population du Canada, bien qu'on veuille adoucir l'amertume de la pilule qu'on lui prépare, soit prête à avaler la dose aussi facilement que semblent le croire nos adversaires.

On a dit qu'il est absurde de notre part de croire que ces navires de guerre pourraient être manœuvrés par le Canada, car ce dernier ne pourrait pas trouver de Canadiens qui entreprendraient cette tâche. Je suis prêt à admettre que, dès l'origine, nous ne pourrions nous procurer un nombre suffisant de marins canadiens d'expérience pour accomplir ce travail. Il nous serait probablement possible de réunir un certain groupe de personnes, mais nous ne pourrions nous procurer le nombre requis de marins expérimentés. Cependant, monsieur l'Orateur, quelle était la convention arrêtée entre ce Gouvernement et l'amirauté britannique à propos de cette question? Je tiens à signaler ce qui constitue, à mon sens, une entente importante, opérée au mois de juin 1911 entre les représentants des gouvernements de l'Australie et du Canada et l'amirauté britannique. Ce traité fut solennellement conclu entre les deux grandes colonies autonomes d'au delà des mers et la Grande-Brtagne; cette convention fut acceptée en toute bonne foi par l'Australie; l'amirauté britannique était prête à y adhérer en toute bonne foi, mais cette entente voici que ce gouvernement cherche à la rompre. Voyons en quoi consistait ce traité:

Le service naval et les forces navales des colonies autonomes du Canada et de l'Australie seront exclusivement sous la haute main de leurs gouvernements respectifs.

Le gouvernement britannique croyait-il que c'était là une proposition comportant l'idée de séparation. Aucunement. Ne devons-nous pas supposer qu'il connaissait, tout aussi bien que les honorables membres de la droite peuvent le savoir, ce qui constituait une proposition comportant l'idée de séparation, ou ce qui constituait une proposition embrassant l'intérêt réel de l'empire? (Lisant):

2. L'entraînement et la discipline des forces navales des colonies autonomes seront généralement les mêmes que l'entraînement et la discipline en vigueur dans le cas de la flotte du Royaume-Uni et, après entente préalable, les officiers et les hommes desdites forces seront échangés avec ceux qui sont sous la direction de l'amirauté britannique.

3. Les navires de la marine de guerre de chaque colonie autonome hisseront à leur poupe l'enseigne blanche, comme symbole de l'autorité de la couronne, et au beaupré, le drapeau distinctif de cette colonie autonome.

Les honorables membres de la droite ont proclamé avec emphase qu'ils étaient partisans sincères d'un seul empire, d'un seul roi et d'un seul drapeau; par cette déclaration ils cherchent à soulever les sentiments patriotiques de notre peuple. Voici que nous voyons l'amirauté britannique et les colonies autonomes d'au delà des mers convenir que sur les navires du Canada et de l'Australie flottera toujours l'enseigne blanche, le drapeau de l'empire britannique, comme symbole de l'autorité de la couronne et que, dans le but de distinguer les navires respectifs des colonies autonomes, au sommet du beaupré flottera le drapeau distinctif de la colonie autonome à qui appartient le navire.

Plus loin la convention est ainsi conçue:

4. Les gouvernements du Canada et de l'Australie auront leur propre station navale, tel que convenu et tel qu'il sera arrêté de temps à autre. Les limites de ces stations sont décrites dans la cédule (A), quant au Canada, et dans la cédule (B), quant à l'Australie.

5. S'il arrive que le Gouvernement canadien et que celui de l'Australie désirent envoyer des navires à une partie de l'empire britannique en dehors de leurs propres stations respectives, ils devront en donner avis à l'amirauté britannique.

6. Au cas où le Gouvernement canadien ou celui de l'Australie désirerait envoyer des navires à un gouvernement étranger, ils devront obtenir, au préalable, l'autorisation du gouvernement impérial, afin que ce dernier puisse arrêter les arrangements nécessaires avec le bureau des Affaires étrangères, tout comme il en serait dans le cas de navires de l'escadre britannique, en tel temps et en telle manière

ordinairement arrêtés entre l'amirauté britannique et le bureau des Affaires étrangères.

Afin de bien faire comprendre le temps au cours duquel les matelots qui feront partie de la marine de guerre canadienne pourront être parfaitement exercés, les paragraphes 12 et 13 stipulent ce qui suit:

12. L'amirauté britannique s'engage à mettre au service des colonies autonomes au cours de la période l'entraînement de leurs marins, aux conditions qui seront arrêtées, tel commandant d'escadre et tels autres officiers et marins suivant que le besoin se fera sentir du service de ces hommes. Dans le choix de ces derniers on accordera la préférence aux officiers et aux hommes qui viennent de la colonie autonome intéressée, mais tous pourront faire ce service.

13. La durée du service des officiers de l'escadre britannique dans les forces navales de telle ou de telle colonie autonome, ou la durée du service des officiers de ces forces dans l'escadre britannique, datera, sous tous rapports, de la date de promotion, de la première solde, etc., comme représentant la durée des services dans leurs forces respectives.

C'est-à-dire qu'au cours du service, l'amirauté britannique fournira tous les hommes ou officiers dont on aura besoin, mais que ce sera le Gouvernement canadien qui acquittera la solde de ces gens-là. Nous n'avions pas l'intention d'envoyer des navires sans équipage. Nous ne nous proposions pas de demander à la mère patrie de payer les hommes qui doivent se tenir en arrière des canons en cas de bataille, non, car nous sommes prêts à payer la solde des marins anglais tout en cherchant en même temps à organiser un service de marins canadiens et cela, le plus tôt possible; nous voulons également payer les services de ces marins.

Le paragraphe 15 est ainsi conçu:

Il est à désirer, dans l'intérêt de la coopération et pour rendre le service efficace que des conventions interviennent de temps à autre entre l'amirauté britannique et les colonies autonomes, afin que les navires de ces dernières prennent part aux exercices de la flotte, ou participent à tout entraînement conjoint que l'on considérera nécessaire sous la direction d'un officier de la flotte impériale. Lorsqu'ils seront employés à ce service, les navires se trouveront placés sous le commandement de cet officier qui ne devra intervenir, toutefois, dans l'économie interne de navires d'un autre service plus qu'il ne sera absolument nécessaire de le faire.

Voici maintenant le paragraphe 16:

En temps de guerre, lorsque la marine navale du Canada, ou celui d'aucune partie de ce dernier, sera mise à la disposition du Gouvernement impérial par les autorités fédérales, les navires formeront une partie intégrante de la flotte britannique; ils resteront sous la haute main de l'Amirauté britannique aussi longtemps que la guerre durera.

J'ai entendu affirmer qu'après avoir mis un navire à la disposition de l'amirauté britannique, en cas de guerre, on devrait convoquer le Parlement qui, lui, pourrait ordonner que ce navire soit rappelé. Monsieur l'Orateur, la seule raison pour laquelle on peut convoquer ce Parlement, si je comprends bien la constitution qui nous régit, est celle qui existe en Australie et d'après laquelle on peut convoquer ce Parlement à seule fin de voter le crédit qui permettra au Gouvernement de défrayer les dépenses nécessitées par le service des navires de guerre; cependant, quand une fois un navire est placé au service de l'Amirauté britannique, il demeure sous la haute main de l'officier naval supérieur nommé par l'Amirauté et cela, jusqu'à la fin de la guerre.

Le paragraphe 17 stipule:

Les colonies autonomes, ayant appliqué à leurs forces navales les règlements du roi et les instructions de l'amirauté, ainsi que les dispositions du statut relatif à la discipline sur les navires de guerre, l'amirauté britannique et les gouvernements autonomes se communiqueront mutuellement tous les changements qu'ils se proposent d'opérer dans le cas de ces règlements ou de ce statut.

Dans cete convention entre l'amirauté britannique et les représentants des deux grandes colonies autonomes d'au delà des mers on a un traité solennel qui a rencontré les vues de l'amirauté britanique dans le cas des marines de guerre des colonies autonomes d'au delà des mers. A l'instar de sir Charles Tupper, je dis qu'une responsabilité terrible incomberait aux honorables membres de la droite s'ils modifiaient l'entente de 1909 à laquelle ont été parties les représentants de l'amirauté britannique et ceux des colonies autonomes d'au delà des mers. Nos adversaires s'écrient: Oh! nous ne voulons qu'un seul drapeau; nous n'entendons pas qu'il en existe un seul distinctif pour ce Dominion et qu'il flotte même au sommet du beaupré des navires de guerre du Dominion du Canada et de ceux de l'Australie. Les honorables membres de la droite sont-ils en état de prendre cette attitude? Le 19 décembre 1911 ils trouvaient qu'il leur était impossible d'imaginer quelque modification relative au drapeau qui représenterait mieux l'autorité de la couronne et qui, en même temps, évoquerait l'orgueil national que notre pays devrait avoir dans sa propre marine de guerre; deux mois après leur arrivée au pouvoir, ils ratifiaient, par un décret du Conseil, la convention intervenue entre le Canada et la mère patrie. Je trouve dans un état soumis au Parlement le 19 décembre 1911 ce qui suit:

Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général, le 19 décembre 1911.

Le comité du Conseil Privé a étudié un rapport portant la date du 7 décembre 1911 soumis par le Secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, déclarant, relativement au para-

graphe III du mémoire de conférences intervenues entre l'Amirauté britannique et les représentants du Dominion du Canada et du Dominion de l'Australie soumis à la conférence impériale à sa dernière réunion—que les navires de guerre du Dominion du Canada hisseront à leur poupe l'enseigne blanche comme symbole de l'autorité de la Couronne et battront la flamme blanche. Le ministre observe qu'on propose aussi de faire flotter comme drapeau distinctif du Dominion l'enseigne bleue avec les armes du Canada à la hampe.

Le comité, à la recommandation du Secrétaire d'Etat pour les Affaires Extérieures, conseille qu'il plaise à Votre Altesse Royale d'envoyer une copie de ce rapport au très honorable Secrétaire d'Etat pour les colonies à seule fin de renseigner le Gouvernement de Sa Majesté.

Le tout respectueusement soumis,
RODOLPHE BOUDREAU,
Greffier du Conseil Privé.

Donc, quand ce Gouvernement a dû s'occuper de cette question du drapeau et lorsqu'il a connu l'entente conclue par l'ancienne administration et l'Australie avec l'amirauté britannique, entente d'après laquelle l'enseigne blanche devait flotter sur tous les navires et d'après laquelle il y aurait également un drapeau distinctif pour chacune des colonies autonomes d'au-delà des mers, il a recommandé à bon droit cette entente à l'approbation de Son Altesse Royale le Gouverneur général qui s'est rendu à cette invite. Qu'on n'entende donc plus dire que de ce côté-ci de la Chambre nous voulons deux drapeaux, tandis que l'autre côté n'en réclame qu'un seul. Les Canadiens ne veulent que d'un seul drapeau, de celui qui symbolise l'autorité de la couronne et l'unité de l'empire britannique. C'est ce dont nous étions convenus avec l'amirauté et avec le gouvernement australien; c'est aussi ce que le gouvernement actuel approuvait deux mois après son avènement au timon des affaires.

Certains ministériels se sont écriés: "Voyez le mal que nous avons eu à équiper le "Niobé" et le "Rainbow"; on ne pouvait pas recruter de marins pour ces navires". Il est assez intéressant, à ce propos, de jeter un coup d'œil sur le rapport du ministre de la Marine et des Pêcheries pour l'année expirée le 31 mars 1912. On y relève tout d'abord cette observation au sujet des études qui se poursuivent à l'école navale: Les études sont fort satisfaisantes et les élèves ont fait de rapides progrès. Il y est dit ensuite, sous la signature de l'amiral Kingsmill, directeur du service naval:

Etant données l'incertitude où l'on se trouve quant au programme naval à venir, et la restriction des installations, on n'a tenté aucun effort particulier pour faire des recrues; les receveurs de la poste s'occupent encore du recrutement et ont envoyé des candidats qui, sous le rapport de l'instruction et du physique, remplissaient les conditions prescrites.

M. PUGSLEY.

A l'égard des désertions, le rapport conclut en ces termes:

Le nombre considérable des désertions doit s'attribuer à ce que la majeure partie des recrues des villes et villages situés loin de la mer; de ce que des candidats se présentent qui sont complètement étrangers au genre de vie que l'on mène à bord d'un navire et qui diffère si profondément de celui auquel ils ont été habitués.

Le représentant de Grey-nord (M. Middlebro) a oublié un important paragraphe qui mérite de fixer l'attention de la Chambre; c'est celui qui a trait à l'équipement en hommes:

Jusqu'ici on a laissé de côté l'élément de la population qui s'adonne à la pêche, et l'on compte qu'il pourra fournir des recrues qui, étant déjà amarinées, se trouveront dans leur milieu naturel à bord d'un navire de guerre.

Tout cela me paraît rigoureusement vrai. Comment s'attendre, en effet, à ce que des jeunes gens prennent du service à bord d'un navire de guerre quand il n'existe que de l'incertitude à l'égard du programme naval que le Gouvernement doit adopter? N'ayant qu'un emploi temporaire, ils seraient exposés à être libérés à chaque instant. Les jeunes gens ne sauraient s'enrôler en de telles conditions.

N'est-il pas vrai aussi que l'on pourrait aisément faire des recrues parmi nos robustes pêcheurs? Au dire du représentant de Brantford (M. Cockshutt), la population du Canada ne compte pas de marins. C'est ce que je conteste. Il y a au Canada 80,000 personnes qui s'occupent de faire la pêche. Sur le littoral des Provinces maritimes et de Terre-Neuve, on compte des milliers de jeunes gens qui seraient enchantés d'entrer au service de la marine. Chaque année, 16,000 pêcheurs font voile pour Terre-Neuve pour s'en aller gagner leur vie au prix du plus rude labeur le long des côtes du Labrador. Ces gens quittent leurs familles sans avoir la certitude de les revoir jamais. Ils n'hésitent cependant pas à s'imposer les plus dures privations pour gagner leur pain. Pour eux la mer a des charmes, et ils seraient bien aises de s'engager à bord des navires de guerre.

On pourrait rendre le service extrêmement attrayant en faisant comme aux Etats-Unis, où les jeunes gens de seize à vingt-cinq ans sont invités à s'engager pour une période de quatre années à bord des navires de guerre américains. On se charge de leur apprendre un métier: celui d'électricien, de mécanicien, de charpentier ou de machiniste, selon les aptitudes de chacun; et si, à l'expiration des quatre années, le service ne leur plaît plus, il leur est loisible d'aller exercer sur terre le métier qu'ils ont appris à bord. Le service devient ainsi fort attrayant, et je crois que

des centaines—que dis-je?—des milliers de jeunes Canadiens font aujourd'hui partie du personnel de la marine de guerre des Etats-Unis. Ils se sont engagés parce qu'ils aimaient la mer et que leur pays ne leur donnait pas l'avantage de prendre du service dans la marine. J'aime à croire que j'ai fait bonne justice des arguments de ceux qui prétendent qu'il serait impossible de recruter au Canada le personnel nécessaire aux navires de guerre.

En supposant même que nous devrions, pendant quelques années encore, nous prévaloir de l'offre que l'amirauté anglaise faisait en 1911 de payer les gages des marins anglais, cela vaudrait encore mieux que de dire à la mère patrie: "Notre vaste pays a une population nombreuse et ses ressources sont illimitées; sa richesse est grande et son revenu augmente rapidement; tout ce qu'il peut faire pour vous, c'est de vous offrir ces navires que vous devrez équiper en hommes; les gages des marins et l'entretien des navires seront à votre charge, et si vous consentez, comme le premier ministre l'a demandé en Angleterre, à en venir à une entente pour admettre à la direction des affaires de l'empire, nous verrons ce que nous devrons faire en matière de politique permanente; ou bien, si vous vous trouviez, d'ici à trois ans, dans une situation de nature à nous faire croire qu'il n'y aurait aucun danger à inviter le Parlement à voter une nouvelle contribution, peut-être vous ferions-nous encore cadeau d'un certain nombre de dreadnoughts pour vous contenter en attendant que nous puissions voir nos rêves se réaliser."

Ce n'est pas à tel point de vue que la gauche envisage la question; ce n'est pas ainsi qu'elle conçoit son devoir envers la mère patrie. A notre avis, ce que nous devons faire doit être l'œuvre du Canada. Nous jugeons qu'à l'heure de la bataille les soldats ont plus d'importance que les canons et les vaisseaux. et que le peuple canadien se trouverait humilié si on devait lui dire, lorsqu'il serait livré un combat décisif: "Vous avez consenti à fournir les navires, mais vous n'avez pas eu assez de courage, pas assez de patriotisme pour les équiper de marins canadiens, pour placer vos jeunes gens derrière les canons et les envoyer se battre pour le Canada et l'empire." Voilà pourquoi nous considérons que le programme que trace l'amendement du très honorable chef de l'opposition est celui qui convient le mieux à notre pays et à l'empire.

Avant de reprendre ma place, je veux faire observer qu'en déclarant en Angleterre (comme on dit qu'il l'a fait) que si le Canada devait prendre une part importante à la défense de l'empire, il faudrait en retour l'admettre à la direction de la politique étrangère de l'empire. Le très honorable chef du gouvernement a pris une attitude peu sage et peu patriotique au point de vue canadien. Quoi que nous fassions aujourd'hui pour le Canada ou l'empire nous devons l'accomplir volontairement, en laissant à la mère patrie le soin de faire plus tard ce qui lui paraît le plus conforme à l'intérêt de l'empire et de ses possessions d'outre-mer.

Sur cette question, il ne faut pas plus marchander que nous n'avons fait lorsqu'il s'est agi d'accorder un traitement de faveur à la mère patrie et que le Gouvernement dont le très honorable leader de la gauche était le chef offrait à la Grande-Bretagne de faire bénéficier ses produits d'une réduction de droits de 33⅓ p. 100, avantage qu'il n'accordait à aucune autre nation. Nous estimons qu'il est de notre devoir de nous efforcer de créer une marine canadienne dont les navires, appartenant au Canada, seront pourvus de marins canadiens et relèveront du gouvernement canadien, tout en étant toujours à la disposition de l'empire quand celui-ci en aura besoin.

Un mot maintenant de la prétendue situation à laquelle le chef du cabinet a fait allusion. Cette situation est précisément celle que décrivait M. Bourassa à une assemblée nationaliste tenue à Saint-Eustache, province de Québec. On voit par là quelle influence les nationalistes exercent sur le Gouvernement et ses actes en matière de défense navale. Voici, d'après le compte rendu qu'en donnèrent les journaux, quels sont les principes que l'on proclamait à l'assemblée tenue à Saint-Eustache, le 17 juillet 1910:

A leur assemblée tenue à Saint-Eustache, le 17 juillet 1910, les nationalistes ont fait adopter, à la suite d'un vigoureux discours de M. Henri Bourassa, une résolution formulant le programme de leur parti. Le paragraphe de cette résolution qui a trait aux affaires impériales est ainsi conçu:

"Mais confiants dans la grandeur et l'efficacité des principes de décentralisation et d'autonomie, solennellement proclamés et reconnus depuis plus d'un demi-siècle, par les autorités de la Grande-Bretagne et celles du Canada, nous sommes opposés à toute politique nouvelle qui nous entraînerait dans des guerres lointaines, étrangères au Canada, aussi longtemps surtout que les colonies autonomes de l'empire ne partageront pas avec la mère patrie, et sur un pied d'égalité, l'autorité souveraine dont relèvent l'armée et la flotte impériales, les traités de paix et d'alliance, les relations étrangères, le gouvernement des Indes et des possessions de la couronne."

Ce texte est à peu près identique avec le langage dont le premier ministre, s'il faut en croire les journaux canadiens, se serait mainte fois servi à Londres; il traduit la même pensée et fait voir quelle influence déplorable les discours et les opinions de

M. Bourassa et de ses alliés nationalistes exercent sur son atitude en cette matière.

Le ministre du Commerce a dit que s'il y avait appel au peuple, les nationalistes s'opposeraient au versement d'une contribution et s'écrieraient: "Peste soit de la contribution!" ou "Au diable la contribution!"—je ne me rappelle plus bien.

M. WILCOX: Non pas.

M. PUGSLEY: Si je ne me trompe, le ministre a attriué aux nationalises ce mot de "Au diable la contribution!" Je puis me tromper.

M. WILCOX: Il ne l'a pas fait.

M. PUGSLEY: Qu'a-t-il dit?

M. WILCOX: Que les idées des nationalistes n'avaient pas prévalu.

M. PUGSLEY: En quels termes s'est-il exprimé au sujet de la manière de voir des nationalistes sur la contribution? Si ce n'est pas cela qu'il a dit, il s'est servi d'un mot qui s'en rapproche beaucoup, ajoutant que les idées nationalistes n'avaient pas prévalu. Cela, j'en doute . . .

Sir WILFRID LAURIER: Nous savons à quoi nous en tenir.

M. PUGSLEY: Le très honorable chef de l'opposition et les autres députés libéraux de la province de Québec savent, en effet, à quoi s'en tenir là-dessus. Ce que nous savons de ce qui s'est passé dans cette province au cours des deux années dernières ne permet pas de douter que l'ex-ministre des Travaux publics (M. Monk) ait pendant très longtemps influencé et dirigé l'opinion du Gouvernement sur cette question.

On sait que lorsqu'il déposa sa résolution tendant à inviter le peuple à se prononcer sur la contribution du Canada aux armements de l'empire (résolution sur laquelle le ministre du Commerce crut devoir s'abstenir de voter), le député de Jacques-Cartier prit sur le Gouvernement, en matière de politique navale, un empire qu'il exerça pendant un temps considérable. A la fin, il est venu à la pensée du premier ministre de contenter un certain nombre de ses partisans en demandant le versement de cette forte contribution, et le représentant de Jacques-Cartier jugea cette proposition contraire à la promesse qu'il avait faite à la population de Québec, à certain groupe du moins. C'est pourquoi il demanda qu'il fût sursis au versement de la contribution jusqu'à ce qu'on eût consulté le peuple.

Dans sa réponse à son ex-collègue (M. Monk), le premier ministre ne conteste pas que c'est en sa qualité de chef des conservateurs de la province de Québec que le député de Jacques-Cartier avait fait cette promesse: il ne conteste pas non plus que cette promesse, le député de Jacques-Cartier était autorisé à la faire; il s'efforce de dégager sa responsabilité en alléguant la gravité d'une situation nouvelle qui fait qu'il y a lieu de verser une contribution. Quant à la question principale, c'est-à-dire sa politique permanente en matière navale, il se dit encore prêt à la soumettre au peuple lorsque sera venu le moment de le faire

N'importe-t-il pas de faire observer que l'ex-ministre des Travaux publics, qui est un de nos avocats les plus versés dans le droit constitutionnel, prétend que cette contribution est contraire à la lettre et à l'esprit de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Ce que le député de Jacques-Cartier entend par là, c'est, j'imagine, que l'Acte de l'Amérique britannique du Nord (par quoi les diverses provinces du Canada furent réunies en une fédération), s'il permet au Parlement fédéral de légiférer à l'égard de la milice et de la défense, ne l'autorise pas à verser une contribution aussi considérable dont le montant doit être dépensé hors du territoire canadien et être attribué à la construction de navires qui seront mis au service du gouvernement impérial. Je ne suis pas en mesure de dire aujourd'hui s'il a tort ou raison; il suffit de savoir qu'il a soulevé un point de droit constitutionnel de la plus haute importance.

Si je ne suis pas en mesure de dire que sa manière de voir est la bonne, en ce qui concerne la lettre de la Constitution, je n'hésite pas à dire qu'elle est juste pour ce qui en concerne l'esprit. A l'époque où elles se sont formées en fédération, les diverses provinces n'ont jamais eu l'intention d'autoriser un gouvernement quelconque à profiter de ce qu'il pourrait compter sur la majorité des membres de la Chambre des communes pour prélever sur les deniers péniblement amassés par le peuple une somme aussi considérable, la placer de façon à ce que le Canada n'en puisse pas surveiller la dépense, ni exercer le moindre empire sur ce qui en devra résulter.

A l'instar du représentant de Jacques-Cartier, je considère que cette question devrait être soumise au peuple. Représentant de la majorité de la population de l'une des provinces qui furent les premières à entrer dans la Confédération—il y a de ce côté-ci de la Chambre d'autres collègues qui représentaient la majorité de trois autres de ce groupe important de provinces—c'est au nom du Nouveau-Brunswick que je proteste contre ce projet anticanadien, contre ce projet contraire à l'esprit de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, à l'esprit de la Constitution qui nous régit. Et je dis qu'avant de faire imposer cette loi au pays par la majorité dont il dispose, le Gouvernement devrait soumettre la question au peuple.

Depuis qu'il est au timon des affaires, le Gouvernement a eu le temps de se rendre compte de la situation dévoilée il y a trois ans, il a dû se faire une idée de l'état de choses qui prévaut en ce moment; sa lenteur à intervenir ne lui permet pas de prétendre qu'il soit nécessaire de voter cette loi sans retard. Le Gouvernement est tenu d'en appeler au peuple, et il ne faudra que peu de temps pour cela. Quant à moi—je ne suis le porte-parole ni du chef de l'opposition ni de mes honorables collègues de la gauche—c'est avec confiance que je me présenterais devant la population de ma province, car j'ai lieu de croire que la majorité des électeurs se prononceraient contre le projet du Gouvernement et pour l'amendement déposé par mon très honorable ami le chef de l'opposition. Ma proposition n'est-elle pas raisonnable?

Ce qu'on demande au Parlement de verser, ce n'est ni l'argent de la droite ni celui de la gauche. Le Gouvernement est le dépositaire des deniers publics; chacun des trente-cinq millions de dollars que l'on veut envoyer hors du pays doit être payé aux ouvriers et aux fournisseurs anglais; chacun de ces dollars devra être prélevé sous forme d'impôts sur la population du Canada; or, avant de s'engager dans cette voie nouvelle, avant de prendre cette importante mesure dont dépendront nos relations futures avec la mère patrie, avant de se départir de l'ordre du jour de 1909 par quoi on était convenu de construire au Canada une marine canadienne, dont les navires devaient rester en notre possession, sous notre surveillance, et pourvus de marins canadiens, le peuple a le droit d'être consulté.

M. H. B. MORPHY (Perth-nord): Monsieur l'Orateur, c'est avec plaisir que j'ai prêté l'oreille au discours calme et plein de logique de l'honorable député de Saint-Jean, et je dois tout d'abord le féliciter d'avoir réussi, du moins dans une certaine mesure, à s'en tenir rigoureusement à l'objet de la discussion et à relever quelque peu le ton du débat. Je suis émerveillé de l'étendue des connaissances que mon honorable ami semble posséder. Comme il représente une province maritime où il a toujours vécu, je me suis demandé si cette connaissance n'était pas de nature à faire de lui une autorité en matières de chantiers maritimes, de docks et de quais.

Dans son discours, l'honorable député s'est principalement appliqué à devancer les événements. Non content de parler en son propre nom et en celui de l'opposition, il a entrepris de tracer un programme au Gouvernement et au pays. Il m'a semblé faire montre d'une joie excessive chez un homme d'une aussi grande expérience et doué de tant de finesse et même d'une parfaite égalité d'humeur, quand il a saisi au bond, hier soir, la remarque que le représentant de Brantford a laissé échapper à propos de contributions répétées. Cela lui a fourni le moyen de plonger ses amis de la gauche dans l'enthousiasme, et le battement de pupitres que l'on entendit à ce moment-là indique qu'il faut peu de chose pour leur faire plaisir. Ayant lu le projet de loi déposé par le premier ministre et ayant écouté l'exposé que celui-ci en a fait, je constate, à ma grande surprise, qu'en chacune de ses phases essentielles il est contraire à ce que prétend l'honorable député de Saint-Jean. Je défie ce dernier, je défie tous ses collègues de la gauche de dire que le premier ministre ou l'un quelconque des députés ministériels qui ont pris la parole pour appuyer son projet, ont jamais donné à entendre, soit de vive voix, soit par écrit, que la politique du Gouvernement devait consister à verser des contributions.

Mon honorable ami a affecté la plus grande onctuosité pour donner lecture d'une lettre qu'écrivait, il y a trois ou quatre mois, sir Charles Tupper, le vieillard illustre, le doyen de nos hommes d'Etat, que chacun est bien heureux, j'en suis sûr, de voir jouir d'une verte vieillesse et de l'estime générale. Cette lecture a amené l'honorable député contre son gré, sans doute, à faire d'une voix défaillante, lui qui d'ordinaire a soin de se montrer si calme et si recueilli, que sir Charles Tupper fut de ceux qui, à l'époque de la guerre des Boers, contraignirent le Gouvernement à envoyer des combattants en Afrique australe. Il glissa là-dessus aussi adroitement qu'il put en baissant la voix, mais je dois lui dire qu'il s'agit là d'un fait que le pays n'oubliera jamais, tant qu'il existera un groupe oppositionniste en ce Parlement.

Suivant l'honorable député, les navires dont il a parlé devraient être construits au Canada. J'ai par devers moi le rapport assez intéressant du service de la marine, dont mon honorable ami a cité certains extraits, mais en ayant bien soin de ne pas insister. Je regrette d'avoir à dire que c'est dans ce rapport même que réside l'objection la plus formidable que l'on puisse opposer au programme naval qu'il met tant de vigueur à défendre. C'est un beau discours qu'il a fait; après s'être longuement étendu sur la capacité des différents chantiers maritimes, il a tenté de flatter l'amour-propre des Canadiens en affirmant que l'on peut construire ou faire au Canada tout ce qui se construit ou se fait en tout autre pays. Or, qu'est-ce que je relève dans ce rapport? C'est que lorsque le " Niobé " se fut échoué sur les récifs de Yarmouth, on constata qu'il était très gravement avarié et qu'il fallait y faire d'importantes réparations.

En mettant leur programme naval à exécution, nos adversaires s'étaient tellement peu occupés des ateliers et des outillages qui existaient déjà au Canada, qu'il fallut—d'après le rapport—faire venir des ouvriers d'Angleterre pour radouer le navire. Je ne m'étonne pas que l'honorable député ait glissé là-dessus. Il me semble donc que ceux qui se targuent d'avoir établi le service naval dont, à leur avis, le pays devrait s'enorgueillir, un service qu'il n'ont pas même pourvu de la main-d'œuvre indispensable aux travaux de radoub, ont manqué à leur devoir envers la nation et n'ont pas su prendre, en matière de main-d'œuvre et de surveillance pratique, les mesures que tout autre pays aurait jugées nécessaires avant d'entreprendre la réalisation d'un programme naval.

M. MACLEAN (Halifax): Le "Niobé" a été à Halifax.

M. MORPHY: D'après le rapport, il a fallu faire venir des ouvriers d'Angleterre.

M. MACLEAN (Halifax): Je suppose que l'amirauté a dû charger quelqu'un de venir surveiller les réparations. C'est ce qu'elle ferait pour des réparations effectuées dans n'importe quel chantier maritime.

M. MORPHY: L'Angleterre possède des ouvriers capables d'exécuter des travaux de cette nature, mais le Canada n'en a pas.

M. MACLEAN (Halifax): Toutes les réparations du "Niobé" ont été faites à Halifax, à l'exception du gouvernail, je crois.

M. PUGSLEY: Le gouvernail était défectueux?

M. MACLEAN (Halifax): Oui.

M. MORPHY: Je cite des extraits du rapport, et je laisserai à mon honorable ami et à l'auteur de ce rapport le soin de dire si ce qui y est énoncé est exact ou non. Si je m'en rapporte au titre, il s'agit là d'une pièce officielle. Mon honorable ami osera-t-il dire que ce rapport n'est pas exact?

M. MACLEAN (Halifax): Je ne critique pas les faits que mon honorable ami prend dans le rapport; je discute les déductions qu'il en tire.

M. MORPHY: Mon honorable ami, qui représente une province maritime, aura sans doute l'occasion de prendre la parole au cours du présent débat; il pourra donc s'expliquer. Je veillerai d'ailleurs à ce qu'il le fasse devant la Chambre.

Voici maintenant un autre point du rapport que j'ai à discuter—et il doit avoir une importance considérable si j'en juge par l'apparente fermeté de l'attitude du député de Saint-Jean. Les statistiques de l'année dernières, relatives aux deux croiseurs, le "Niobé" et le "Rainbow", nous donnent le chiffre des recrues de ces deux navires de guerre; en voici le détail: pour le "Niobé", 37 fournies par la Nouvelle-Ecosse; 2 par le Nouveau-Brunswick; 8 par l'île du Prince-Edouard; 11 par Québec; 52 par l'Ontario, et 1 par le Manitoba; soit 111 recrues faites au cours de l'année dernière. Or, il y a eu 86 désertions parmi les recrues et 17 parmi le reste de l'équipage; soit un total de 103 désertions contre 111 recrues, au cours de l'année. Mon honorable ami s'est efforcé d'expliquer cela en alléguant que les choses marchaient mal, que le programme naval était incertain, et ainsi de suite. Mais venons-en aux chiffres.

Quel est le membre de la gauche qui osera donner le chiffre des dépenses relatives au service de la marine depuis l'établissement de celui-ci? Nul ne l'ose. Je défie nos adversaires de nous dire combien il y a eu de recrues et de désertions depuis l'établissement du service de la marine, depuis que l'Etat a fait l'acquisition du "Niobé" et du "Rainbow".

Occupons-nous maintenant de l'autre croiseur, du "Rainbow", que l'on a mis sur le Pacifique. L'an dernier, le nombre de ses recrues fut de 15, tandis que les désertions parmi les recrues se chiffraient à 15 et à 21 dans le reste de l'équipage. Autrement dit, ces deux navires qui ont coûté $1,300,000 ou même davantage, et dont l'entretien revint chaque année à $784,000, ont valu au pays 46 déserteurs et 15 recrues. Le nombre des recrues n'égale pas même celui des déserteurs.

En lisant ce rapport, je ne puis m'empêcher, étant Canadien, de me demander par quelle sorte de méthodes administratives on en est arrivé à un tel résultat. Mon honorable ami voudrait, en principe, que nos navires fussent construits au Canada, pourvus d'équipages canadiens et que les ouvriers, recrues et marins, fussent payés en monnaie canadienne. Comment nos adversaires peuvent-ils compter qu'un peuple de l'intelligence des Canadiens prête l'oreille à de tels raisonnements, quand chacun sait que le premier soin de ceux qui conçurent l'idée et s'en vantèrent fut de manquer à leur propre engagement envers le pays, en allant acheter deux navires hors du territoire canadien au lieu de les faire construire aux grands chantiers qui, à entendre l'honorable député, existent à Collingwood, à Montréal et ailleurs? Que les membres de la gauche, le député de Saint-Jean notamment, montrent de l'enthousiasme quand il s'agit des lieux où les navires devraient être construits, fort bien! Mais j'ai remarqué que tant que dura l'exposé que le premier ministre fit de son projet, l'honorable député ne s'est départi qu'une fois de son air grave, et ce fut au moment où

mon très honorable chef annonça qu'avec l'autorisation de l'amirauté anglaise on pourrait faire venir, et l'on ferait probablement venir des maisons anglaises dans les Provinces maritimes pour y construire des navires. Alors mon honorable ami frappa son pupitre de façon superbe. C'est le côté vénal qui le touchait, cela seul l'intéressait. Voulant que la dépense se fît dans son propre comté, il ne se souciait nullement du reste de l'empire, ni d'aucune autre partie du Canada.

Il essaya ensuite d'un autre argument pour expliquer le départ de l'ex-premier ministre en juillet et son retour pour dissoudre les Chambres. Il déclara nettement que lorsque le premier ministre partit pour l'Angleterre, il emportait avec lui les cahiers des charges, qu'il s'en allait consulter l'amirauté anglaise pour savoir quelles soumissions il était préférable d'accepter. Je ne crois pas que cela suffise à expliquer le voyage. Les cahiers des charges étaient tous semblables, car les formules de soumission étaient toutes conçues dans les mêmes termes, Et, au dire du représentant de Saint-Jean, tous les soumissionnaires étaient solvables et capables d'exécuter l'ouvrage. Il ne pouvait donc s'agir que de la seule question de prix. Qu'avait-on besoin de consulter l'amirauté, si ce n'est pour savoir qu'il fallait accepter la soumission la plus basse ou la plus élevée?

Quelque éclat que nos adversaires s'efforcent de jeter sur les faits, leurs arguments ne m'inspirent que bien peu de confiance. Qu'avaient-ils besoin de faire dissoudre les Chambres? Pourquoi ne poursuivaient-ils pas l'accomplissement de leur programme, n'acceptaient-ils pas les soumissions et ne faisaient-ils pas commencer la construction des navires avant d'en appeler au peuple?

Je n'ai pas entendu un seul député de la droite donner une bonne et valable raison de sa conduite. Voici la mienne: nos adversaires savaient que leur tentative d'établir une marine canadienne conformément à leurs desseins avait été une erreur. Ils n'ignoraient pas que les conditions étaient mauvaises, qu'ils ne pourraient pas procurer des équipages à leurs navires et que les frais d'entretien seraient énormes. Ils étaient écœurés de leur politique.

Afin de se soustraire à l'obligation d'adjuger ces entreprises, ils ont fait ce qu'aucun gouvernement sous la domination anglaise n'a pu faire sans conséquences désastreuses à une époque de grande prospérité; ils ont suscité une question nouvelle, la réciprocité, et ils sont allés devant le peuple pour voiler les défauts de leur programme avec l'espoir qu'ils pourraient se tirer d'affaires, puis adjuger à leur gré les entreprises. Je le répète, aucun député de la droite n'a expliqué l'abstention d'adjuger ces entreprises. Soulagée de la responsabilité de l'administration, l'opposition a beau de vouloir dicter au ministère la ligne de conduite qu'il doit suivre.

Le représentant de Saint-Jean est l'apôtre d'une politique navale qui entraînerait la construction de navires au Canada. Pourquoi ne l'a-t-il pas imposée à ses amis? Pourquoi n'a-t-il pas cherché à donner l'essor à la construction navale au Canada, en acceptant quelques-unes de ces offres de manière à jeter les bases d'une industrie qui aurait été très avantageuse pour la population des Provinces maritimes?

Les chantiers de Quincy qui coûtent approximativement $4,000,000 étaient établis et auraient été l'embryon de l'industrie de la construction navale. Il a fallu deux ans pour préparer l'outillage et, au dire de mon honorable ami, de cinq à sept ans pour construire un gros navire de guerre. Faites la comparaison. Les Etats-Unis construisent des navires depuis quarante à cinquante ans. Ils ont évolué et se sont tenus au courant des types récents de navires. Ils ont une population de près de 100,000,000. Ils ont quelques-uns des plus grands amiraux de l'univers, tels que l'amiral Molson. Leurs connaissances en construction navale sont considérables. Mon honorable ami veut faire croire à la Chambre que nous qui n'avons pas d'expérience—ou, ce qui est pis, qui avons mal débuté sous le régime de nos adversaires—devons entreprendre haut la main d'établir des chantiers maritimes et nous mettre à construire des dreadnoughts, comme s'il suffisait de soulever le levier d'une machine. Mais on a cité des chiffres qui démontrent l'énormité de ces engins de guerre. Il est manifeste que de semblables constructions ne sont pas l'œuvre de quelques jours.

Une autre chose que l'honorable député a oublié de dire à la Chambre c'est qu'il faut de cinq à sept ans pour dresser les officiers après que les navires sont construits. C'est ce que nous apprennent des traités érudits sur les questions navales. Il faut sept ans pour dresser un maître-cannonnier et trois ans pour instruire un simple matelot avant qu'il soit en état d'aller à la guerre. Ajoutez ce laps de temps à celui que l'honorable député a mentionné et vous verrez qu'il doit s'écouler de neuf à dix-sept ans avant que nous puissions armer un dreadnought et le munir d'un équipage pour le combat.

Ce qui m'a ensuite frappé dans les observations de l'honorable député c'est la merveilleuse aisance avec laquelle il change ses principes, j'entends ses principes politiques. Je ne veux rien dire de blessant et je ne parle que de son raisonnement dans le présent débat. Au sujet des circonstances dans lesquelles a lieu la construction navale dans sa belle province du bord de la mer, l'honorable député s'est gonflé d'indignation parce qu'on a dit que rien n'a été fait. Cependant on m'a dit que du temps

du ministère précédent, des habitants des provinces baignées par la mer ont frappé à la porte de mon honorable ami, alors ministre, pour lui demander d'enrayer la décadence de la construction navale là-bas, mais qu'ils ont frappé en vain. Pourquoi n'est-il pas venu en aide alors à sa province natale? Pis encore, la faute la plus grave de l'honorable député semble être d'avoir, lui, libre-échangiste convaincu, déclaré aujourd'hui qu'il voulait bien être protectionniste en ce qui a trait à la construction des navires, pour l'amour de sa province du littoral. Protectionniste en matière de construction navale, libre-échangiste à tous les autres points de vue—quel ravissant spectacle aux Communes du Parlement du Canada!

L'honorable député a parlé d'adoucir l'amertume d'une pilule. A quelle pilule faisait-il allusion? A l'amertume de la défaite du mois de septembre 1911, j'imagine. Mon honorable ami ricane: il comprend, à n'en pas douter, l'amertume de ce revers et je ne le blâme pas de rire, même en pareil cas. Je répéterai à mon honorable ami ce que l'on a déjà dit: Même dans le rire le cœur peut être triste et en fin de compte cette joie se change en tristesse.

J'aborderai maintenant un sujet qui concerne le chef de l'opposition. Je suis vraiment surpris qu'un homme de son habileté commette—comment dirai-je?—une erreur qu'il ne commet pas souvent; nous reconnaissons tous qu'il est à plusieurs égards un maître en intrigues politiques. Toutefois nous sommes tous plus ou moins humains et enclins aux erreurs. J'étais présent lorsque le représentant de Kingston a commenté le discours du trône et j'ai surtout remarqué ce qu'il a dit du sujet que nous discutons actuellement. J'emprunte ses paroles à la page 26 du hansard:

Si je cite cet extrait, c'est qu'il diffère sensiblement du système consigné dans la loi du service naval adoptée par les députés de la gauche. Je ne veux pas provoquer de débat à cet égard; seulement, si je saisis bien l'esprit des débats de la dernière session, voici les deux enseignements qui s'en dégagent bien vivement: d'abord que la marine de guerre canadienne ne fait pas partie de la flotte britannique, et en outre que, par suite de déclaration de neutralité, au point de vue constitutionnel, nous nous croiserions les bras en temps de guerre, loin du théâtre des opérations. Avocat, je ne saurais comprendre en vertu de quelle déclaration le Canada pourrait, en temps de guerre, se tenir éloigné de la sphère des opérations, à moins de proclamer son indépendance. Voilà pourquoi je ne saurais approuver ni la loi du service naval ni le système naval du chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier). La tendance de ce système est vers la déclaration de l'indépendance du Canada au lieu de conspirer à une plus étroite union des dominions d'outre-mer avec la couronne britannique.

M. MORPHY.

C'est là une déclaration claire et brève et j'ai pris soin d'étudier la réponse de mon très honorable ami. A la page 1063 du hansard, il tient le langage suivant:

Je viens maintenant à une autre question, dont je n'aurais pas parlé du tout si l'honorable député de Kingston (M. Nickle) n'en avait pas parlé dans son discours lorsqu'il a proposé l'adresse en réponse au discours du Trône. Pendant les dernières élections j'ai entendu répéter bien souvent, et j'ai lu l'assertion non moins souvent, que notre marine canadienne était une marine séparatiste, à cause d'un article de la loi tendant à dire qu'elle pouvait être neutre en temps de guerre. Il y a trop longtemps que je fais les batailles électorales. . .

L'honorable député parle ensuite éloquemment du sénateur romain qui disait: "Frappe, mais écoute", puis il tient le langage suivant:

Pour réfuter l'accusation que la loi de la marine était intentionnellement, de ma part, séparatiste, je crois que ma conduite pendant mes soixante-dix années de vie est une réponse suffisante.

Ma prétention est que le député de Kingston n'a pas accusé le chef de l'opposition d'avoir intentionnellement créé une marine séparatiste. Il a déclaré qu'elle l'était et mon très honorable ami ne l'a pas nié dans sa réponse. Il dit seulement qu'elle n'était pas intentionnellement de sa part, séparatiste. C'est à lui de s'expliquer devant le public. Il a déclaré que la marine canadienne est telle que, lorsque la Grande-Bretagne est en guerre, le Canada n'est pas en guerre et que, par conséquent, notre marine n'est pas en guerre. Qu'est-ce que cela, monsieur l'Orateur, sinon la séparation? A ma surprise, l'honorable chef de l'opposition cherche à amender sa proposition en en changeant les termes avec cette aisance et cette facilité qui le caractérisent et il dit, en propres termes—je ne cite pas textuellement ses paroles, mais j'en donne le sens—que, lorsque l'Angleterre est en guerre, le Canada est en guerre, mais que nous ne prenons pas ou ne pouvons pas prendre part au conflit. N'est-ce pas là une marine séparatiste? Quelle autre chose cela peut-il être? Voilà un point que le chef de l'opposition n'a pas réfuté et il devra le faire avant que la population canadienne reconnaisse qu'il défend les doctrines d'un vrai Canadien et d'un vrai sujet britannique.

Le rapport du service naval dit que les Provinces maritimes n'ont pas encore été exploitées. Quelle est l'attitude apparente des habitants de ces provinces à l'égard de la marine. La population du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard et de la Nouvelle-Ecosse ont si peu confiance dans cette marine, malgré la présence du "Niobé" sur leurs rives et aux alentours, que le Nouveau-Brunswick n'a fourni que

deux hommes sur 80,000 pêcheurs; la Nouvelle-Ecosse, 37; l'île du Prince-Edouard, 8; la province de Québec, 11; tandis que la province la plus enclavée, Ontario, a envoyé un contingent de 52 hommes. Devons-nous comprendre que le service établi et entretenu par les députés de la gauche est tel qu'il faut l'exploiter au fond des robustes pêcheurs du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard? L'honorable député veut-il laisser entendre aux habitants des autres provinces qu'il faut les cajoler et les amadouer pour les engager à servir a bord de ce que le député d'Oxford-nord (M. Nesbitt) n'aime pas entendre appeler une flotte de pacotille?

L'honorable député disait l'autre jour: "J'espère que nous n'entendrons plus parler de cette marine de pacotille." Je l'espère aussi; elle ne saurait disparaître trop tôt, du moins une marine de cette nature.

Puis-je dépeindre brièvement la situation telle que je la vois, en ma qualité de partisan du premier ministre. La première idée qui se présente à mon esprit est celle des belles qualités d'homme d'Etat qu'a déployées le premier ministre lorsqu'il a soumis à la Chambre son grand projet de loi naval.

Comme tout Canadien devrait l'être, sans distinction de partis, j'ai été content de lire dans la presse de la Grande-Bretagne et dans les journaux de l'empire britannique dans tout l'univers les propos élogieux et flatteurs sur le grand sens politique dont le premier ministre a fait preuve en soumettant son projet de loi à la Chambre.

Avec un tact et une courtoisie, qu'en ma qualité de nouvel élu j'ai fort prisés, l'ancien premier ministre a félicité en termes heureux mon très honorable ami. J'espérais que la conduite de l'ex-premier ministre faisait présager d'autres sentiments que ceux qu'on a exprimés au cours du présent débat. Cependant, les éloges décernés par la presse du Canada, de la Grande-Bretagne et des autres possessions anglaises ne m'ont pas surpris. Nul membre de la droite n'a été étonné de la manière dont le premier ministre a exposé son projet de loi et, je le répète, son exposé calme, modéré et brillant lui a valu des compliments dans tout l'univers; la droite se plaît beaucoup à rendre témoignage aux talents du premier ministre autant que diplomate ayant une notion complète des grands problèmes et, le voyant au timon des affaires, elle n'entretient aucune crainte. Nous avons de bonnes preuves qu'il sait ce qu'il fait, qu'il agira impartialement et qu'il contentera, non seulement ses amis de la droite, mais les meilleures têtes de la gauche et du pays tout entier.

L'alliance des possessions d'outre-mer avec la Grande-Bretagne et l'Irlande ne saurait déplaire à qui que ce soit dans cette enceinte. Il me semble que la doctrine délimitée de l'empire britannique est une doctrine qui plaira à toutes les classes.

La ligne de démarcation entre les deux partis est bien tranchée. En résumé, le programme naval du ministère est de donner $35,000,000 pour la construction de trois dreadnoughts qui, nullement séparatistes, formeront partie de la marine royale, manœuvrée, construite et payée par l'Angleterre.

Quelques-uns de nos amis de la gauche semblent se cabrer à l'idée que nous laisserons l'Angleterre rétribuer l'équipage. On a déjà relevé au cours du présent débat la manière dont l'ancien gouvernement a traité les soldats qui se sont rendus au Sud-Africain. Quant à moi, je n'ai pas confiance dans ce genre de récriminations. De ce que les membres de l'opposition ont mal agi, il ne s'ensuit pas que nous devrions demander à la droite de mal agir. Le fait qu'ils ont ces raisons dans un cas ne prouve pas qu'ils ont eu raison dans un autre. Notre attitude sur la question doit être jugée en elle-même, à la lumière des circonstances actuelles.

Le projet de l'opposition revient au maintien de la marine canadienne et, pour emprunter les paroles de l'ancien premier ministre que ses partisans ont confirmées, si besoin est ou si les circonstances sont critiques, au lieu du don de $35,000,000 pour construire des dreadnoughts, il donnerait $140,000,000 à cette fin, recruterait les équipages au Canada parmi les Canadiens, les rétribuerait avec les fonds du Canada, construirait les navires au pays avec des matériaux canadiens. La gauche semble unanime à dire que le besoin n'existe pas, qu'il n'y a aucun danger. Le chef de l'opposition déclare qu'il n'y a pas de danger. Puis on dit que le projet ministériel empiète sur l'autonomie du Canada et, entre parenthèses, je désire corriger la déclaration des députés de la gauche qui disent que le présent programme du ministère est définitif.

Les objections de l'opposition à la politique du Gouvernement sont, autant que je puis voir, les suivantes: Il n'y a pas de besoin; le pays paye un tribut; nous sommes une nation de remplaçants pour me servir de l'expression du député de Renfrew-sud; le Canada versera son argent, non du sang et des coups de canif donnés à l'autonomie canadienne.

Le représentant de Renfrew-sud s'est attardé à traiter la question de l'autonomie et, n'en déplaise au député de Rouville (M. Lemieux), j'ai consulté une encyclopédie et je rapporterai brièvement ce que l'Encyclopédie Britannique dit de l'autonomie. J'avoue que je ne saurais découvrir dans le discours du représentant de Renfrew-sud ce que c'est que l'autonomie, car, bien qu'il ait parlé longuement, il a dit peu de chose. Ses citations n'étaient pas au point, il n'a pas jeté de lumière sur le sujet et j'ai dû avoir recours à l'Encyclopédie Britannique pour savoir précisément

ce que ce mot veut dire. Dans un sens large, il signifie "absence de contrainte extérieure, gouvernement autonome". L'expression est ordinairement accompagnée d'une épithète. Ainsi l'autonomie politique est le gouvernement autonome dans son sens le plus large, l'indépendance de toute domination extérieure. L'autonomie locale est la "liberté de gouvernement dans une sphère circonscrite par une autorité supérieure". L'autonomie administrative ou constitutionnelle, telle qu'elle existe dans les colonies anglaises, implique une certaine liberté de gouvernement à laquelle il ne manque que l'indépendance complète. La dernière phrase est une phrase que nous devons peser, me semble-t-il. C'est de ce genre d'autonomie que nous jouissons sous l'empire de notre gouvernement constitutionnel et c'est ce genre d'autonomie qui, au dire du représentant de Renfrew-sud, sera détruite, anéantie de toutes pièces. Voilà l'épouvantable calamité qui menace notre autonomie, aux yeux du député de Renfrew-sud.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE

De plusieurs projets de loi d'intérêt privé.

Le 1er (n° 52), déposé par M. Taylor, tendant à constituer en corporation la Bankers Trust Company.

Le 2e (n° 53), déposé par M. Macdonell, concernant la Brazilian Traction, Light and Power Company (à responsabilité limitée).

Le 3e (n° 54), déposé par M. Currie, concernant la compagnie du chemin de fer du sud de Collingwood.

Le 4e (n° 55), déposé par M. Taylor, tendant à constituer en corporation les commissaires du port de New-Westminster.

Le 5e (n° 56), déposé par M. Devlin, concernant la compagnie d'électricité de Hull.

Le 6e (n° 57), déposé par M. Beattie, concernant la compagnie de prêts et d'épargnes de Huron et d'Erié.

Le 7e (n° 59), déposé par M. Taylor, tendant à constituer en corporation la commission du port de North-Fraser.

Le 8e (n° 60), déposé par M. Fripp, concernant l'Académie des Arts royale canadienne.

Le 9e (n° 61), déposé par M. Middlebro, concernant la compagnie du chemin de fer de Simcoe à Grey et à Bruce.

M. MORPHY.

Le 10e (n° 62), déposé par M. Stevens, tendant à constituer la Western Canada Mortgage Corporation.

Le 11e (n° 63), déposé par M. Bennett (Calgary), tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Wetaskiwin à Yellowhead et à Revelstoke.

REPRISE DU DEBAT SUR LES FORCES NAVALES DE L'EMPIRE.

M. MORPHY: A six heures, au moment où la séance a été suspendue, parlant de certaines réflexions du représentant de Renfrew-sud au sujet de l'autorité du Canada, j'aillais dire que l'honorable député n'a pas saisi la véritable signification du présent projet naval dans ses rapports avec l'autonomie canadienne; qu'il n'a pas ou n'a pas reconnu que le projet de venir en aide à la flotte impériale, formulé dans la proposition soumise à la Chambre, à savoir, le projet d'acheter pour la marine impériale trois dreadnoughts, portant des noms vraiment canadiens était un pur don à la métropole, à la condition que, si le Canada a besoin de ces navires, ils seront, à sa demande, renvoyés dans les eaux canadiennes pour augmenter, grâce à leur force combative, la sécurité du pays, en cas de nécessité. Je voudrais que mon honorable ami, que je regrette de ne pas voir à son siège—sente comme moi, à titre de Canadien que ce projet accroît l'autonomie canadienne, la rend plus chère à la métropole et permet enfin au Canada de tenir la tête haute et de dire que si, dans le passé, il a failli à son devoir évident de possession d'outre-mer envers le puissant empire britannique, il a enfin, sous la direction du premier ministre et de son cabinet, pris des mesures qui accroîtront son autonomie plus qu'aucun événement qui s'est déroulé du vivant de la présente génération.

Un autre reproche que la gauche fait au projet ministériel c'est qu'en offrant ce don, le pays paie un tribut. Heureusement, les députés de Red-Deer et de Wellington-sud se sont prononcés tous deux, l'un en cette enceinte, l'autre dans sa circonscription, devant ses électeurs, et tous deux ont admis, ce qu'ils ne pouvaient faire autrement qu'admettre, qu'il n'y a aucun tribut, que c'est uniquement un don volontaire et spontané de la population canadienne, par l'entremise de son Parlement légalement constitué. A un point de vue, la situation s'est heureusement éclaircie, à moins qu'on ne laisse entendre que les membres de la gauche changeront leurs fusils d'épaule. Le représentant de Wellington-sud disait sur le parquet de la Chambre, l'an dernier que la grande cause de la réciprocité était morte. A cette session, il est revenu nous dire qu'il ne parlait pas

sérieusement et qu'elle est encore vivante. Nous lui fournirons plus tard l'occasion de dire si elle est encore vivante, mais personne n'a besoin de discuter la chose.

Le représentant de Renfrew-sud a surtout parlé de donner "l'argent canadien sans donner du sang canadien". La gauche déclare-t-elle au pays qu'elle désire établir un espèce de conscription navale. Le rapport du service naval prouve clairement que, pour la flotte créée depuis deux ou trois ans, les habitants du Canada ne se sont pas présentés pour former l'équipage des navires que l'ancien gouvernement a achetés et amenés dans les eaux canadiennes. On s'est jamais servi du mot "exploité". "Les provinces du littoral n'ont pas été exploitées pour se procurer des hommes". Ma prétention est que, dans l'état actuel de développement de ce pays, il est impossible d'obtenir des hommes dressés au métier, à moins d'établir la conscription, qui est la conséquence logique de la politique de l'opposition. Il ne m'apparaît pas clairement que nous ayons atteint une phase de notre évolution politique et constitutionnelle où la conscription soit ou nécessaire ou sage. Cependant, l'opposition se place sur ce terrain et le pays lui a fait savoir ce qu'il en pense. Quel qu'ait été son verdict, je déclare, quant à moi, qu'on ne publiera dans toute la province d'Ontario que le présent Gouvernement obligera la population mâle à s'embarquer dans les navires de guerre, vu surtout qu'elle n'est pas dressée à ce métier et qu'elle ne désire pas l'exercer. .

L'Angleterre a une multitude d'hommes, des dixaines et des centaines de mille, pour fournir des équipages à ces bâtiments de guerre, aussi bien que pour coloniser; il en vient des centaines et des milliers au Canada. Une nouvelle reçue de Wellington-sud m'apprend que dans certain comté on est offensé parce que des Anglais, des Irlandais et des Ecossais, peut-être parmi les meilleurs sujets qu'il y ait au monde, du moins d'aussi bons sujets que les autres, ne sont pas les bienvenus dans les environs. En effet, dans une réunion à Alberfoyle, les partisans et les amis de l'honorable député leur ont conseillé de retourner dans leur pays, en disant qu'ils n'ont pas d'affaires au Canada, ou quelque chose d'équivalent. Canadien, je dois dire ici même que dans la division que j'ai l'honneur de représenter, nous avons un grand nombre d'Anglais de naissance, bons artisans, commis-drapiers, métallurgistes. Les usines du Grand-Tronc dans la ville de Stratford emploient un millier d'ouvriers dont plusieurs bons artisans venus d'Angleterre. Ils apportent ici les meilleurs qualités de la vie publique anglaise et les Canadiens ont mauvaise grâce de leur dire que nous n'avons pas besoin d'eux. Je déclare que nous devrions leur tendre la main de l'amitié et espérer qu'ils soient dans l'avenir comme nos ancêtre dans le passé, les édificateurs de ce pays.

Ensuite, nous manquons d'hommes. Il est incontestable, nul ne soutiendra le contraire, que, tandis que l'Angleterre fourmille d'hommes, il y a pénurie ici. Nous manquons d'ouvriers pour nos fermes, pour nos ateliers, pour nos marchés, pour l'établissement des voies ferrées et pour le transport. L'opposition connaît tout cela et, dans ces circonstances, il ne sert à rien de dire que les Canadiens manquent de bravoure. On l'a dit du côté de la gauche, je m'insurge contre cette assertion; elle est indigne des membres de l'opposition qui la font. Il ne sied pas à des Canadiens de naissance parmi la gauche de ridiculiser leur patrie et je repousse leur assertion avec indignation. Personne n'ignore que la bravoure n'a pas fait défaut dans la guerre du Sud-Africain.

Je placerai ici une observation. On a tenu maints propos tels que: 'Oh! vous pouvez avoir des officiers avec leurs panaches; les officiers canadiens peuvent y aller, non les soldats." Je ferai observer que, depuis l'organisation de l'armée anglaise et les ordonnance militaires du roi, il est loisible à tout Canadien de s'enrôler dans l'armée anglaise et qu'aucun texte de loi ne s'oppose à l'entrée des Canadiens dans la marine anglaise. Que cela soit bien compris et qu'on ne cherche pas à donner le change. Ainsi qu'un député l'a dit tantôt à bon droit, il y a déjà là-bas plusieurs Canadiens. Sir Percy Girouard, dont le nom devrait rendre fiers les membres de cette Chambre qui sont d'origine française, s'est taillé dans l'armée anglaise une réputation qui ne s'effacera jamais. Je m'en fais gloire, je suis fier des exploits de tous les Canadiens qui parviennent à la renommée et qui jettent du lustre et de l'éclat sur leur pays d'origine.

Sans prendre beaucoup de temps, je citerai un extrait du message qui nous vient d'Angleterre. Voici le premier:

L'amirauté se rend parfaitement compte de quel important secours matériel, et encore plus moral, le Canada peut lui être dans ses efforts pour maintenir la supériorité de la marine anglaise sur la haute mer.

Quel est l'effet des deux mots "matériel" et "moral". Le gouvernement actuel a déposé un projet de loi pour donner un secours matériel. Je ne passerai pas mon temps à ergoter sur la question de savoir si ce message a le sens que lui prête la droite; humble membre de cette Chambre, je consens à m'en rapporter au verdict du pays. Le secours matériel est donné par ces trois dreadnoughts, et non par la flotte projetée aux termes de la loi canadienne du service naval. Ce secours matériel consiste, ainsi

que le dit l'autre paragraphe "en trois des plus puissants navires que l'argent puisse procurer ou la science inventer."

Ce que je désire faire ressortir à ce sujet, c'est que, à tort ou à raison, l'idée se répand dans tout le pays que l'ancien premier ministre et son parti n'étaient réellement animés du désir d'accorder un secours matériel; et que l'absence de ce désir a été le motif de leur refus d'adjuger l'entreprise. C'est à l'opposition de convaincre le pays sur ce point.

Quant au secours moral, voyons où nous en sommes. Le débat a commencé par un discours qui est probablement l'un des plus beaux, des plus modérés et des plus sages du premier ministre formulant un programme qui ne prêtait pas le flanc aux reproches. Tout-à-coup, en un clin-d'œil, le chef de l'opposition s'est levé et a blâmé pour des motifs politiques l'adoption du projet de loi. Le sujet avait été discuté à dessein dans un conciliabule du parti; l'intention manifeste c'était de le traîner dans l'arène politique; et, prenant la parole après le premier ministre, un honorable membre a fait volte-face et déclaré que ce sujet avait été introduit dans le domaine des discussions de parti par des événements qui se sont déroulés lors de l'élection d'Arthabaska, il y a quelques années. Admettons-le. Ne pouvons-nous pas l'en faire sortir? Cette nation est-elle tellement dépourvue de grands problèmes qu'il faille que la Chambre se scinde en factions, lorsqu'elle doit offrir un secours moral? Pour cette mesquine considération, ils font litière du patriotisme, des instincts britanniques, et se déclarent prêts à se faire un tremplin politique de ce qui devrait être hors des querelles de parti—notre gratitude envers l'Angleterre pour ce qu'elle a fait pour nous dans le passé.

A ce sujet, je reviens à la question de l'autonomie. Je m'attache surtout aux propos des députés de Renfrew-sud et de Wellington-sud. Les raisonnements des membres de la gauche fourmillent d'inconséquences et de contradictions. Un coup est porté à l'autonomie, disent-ils. Pourtant, le représentant de Wellington-sud déclare: "Je consens à porter atteinte à l'autonomie et à vous rencontrer mi-chemin; nous construirons un Dreadnought sans consulter le peuple, si vous voulez consacrer le reste des fonds à des navires auxiliaires." Il commence par demander: Quel droit avons-nous d'agir; et ensuite il dit: Nous allons agir. Quelle famille heureuse que la gauche! Les arguments de l'un refutent les arguments de l'autre.

Voyons maintenant ce que l'Angleterre et la marine anglaise ont fait dans le passé pour le Canada et ce qu'elles font aujourd'hui. Je ne me propose pas de donner des chiffres au sujet du passé, mais je jetterai seulement un regard général sur l'avenir. La suprématie de l'Angleterre est une chose vitale pour les possessions britanniques d'au delà des mers, cela ne se discute pas. La marine anglaise est nécessaire au Canada pour protéger ses transports océaniques. Le gouvernement actuel propose d'accorder une aide matérielle à l'Angleterre pour maintenir sa suprématie navale. Nous voudrions que cette contribution fût offerte unanimement; mais nous l'offrirons tout de même. Je ne sais quelle sera la politique du présent gouvernement concernant une marine canadienne, mais je veux rendre justice à mon très honorable ami l'ancien premier ministre, car je crois qu'il faut être franc dans ces choses. Malgré les défauts de sa politique et la manière dont on l'a appliquée, j'ai pensé, lorsqu'il l'a proposée, et je pense encore aujourd'hui que le pays lui doit certainement pour avoir établi le principe que le Canada doit faire quelque chose. Ce principe a été affirmé dans la loi navale. Il est la grande qualité et à peu près la seule qualité recommendable de cette loi, parce que la façon dont elle a été appliquée n'a apporté aucune force ou avantage. Je ne chercherai pas à deviner ce que sera la politique du Gouvernement, mais je dis ceci à la Chambre: La politique de la gauche comporte une dépense de $45,000,000 à $55,000,000 pour deux flottes, une sur le Pacifique et l'autre sur l'Atlantique, deux flottes isolées qui ne pourront pas se réunir dans un moment de danger, parce qu'elles ne portent pas suffisamment de charbon pour cela. De sorte que le pays n'aurait qu'une flotte à opposer aux incursions d'une nation qui voudrait attaquer ces flottes séparément et les détruire. C'est un pauvre moyen, d'après moi, de défendre quatre ou cinq mille milles de côte. D'un autre côté, sans savoir ce que le Gouvernement nous réserve, mais prenant comme admis, si je ne fais pas erreur sur le sens de ses déclarations, qu'il proposera une politique navale permanente, je prendrai la responsablité de dire à la Chambre et au pays: Si l'Angleterre est la maîtresse des mers, n'avons-nous pas toutes la sécurité désirable dans les eaux canadiennes? Si l'Angleterre conserve sa suprématie navale, qu'avons-nous besoin d'une marine canadienne? La question se résume donc, et l'honorable député de Saint-Jean le comprend très bien, à la création de l'industrie des navires dans les Provinces maritimes. Je serai très heureux, pour ma part, de voir cette industrie surgir. Mais, voici le point: En vertu de l'entente actuelle avec l'amirauté anglaise, celle-ci a fait savoir qu'elle construirait les navires, qu'elle les ferait construire par des ouvriers canadiens sur le sol canadien et avec des matériaux canadiens. Pourquoi ne pas profiter de cette offre? Elle s'accorde avec

les désirs des honorables membres de la gauche.

Voyons maintenant ce qui a été dépensé en 1912 pour la marine impériale. L'Angleterre a dépensé environ $86,835,000; l'Australie, $1,000,000; la Nouvelle-Zélande, $500,000; Terreneuve, $15,000; les Indes, $500,000; l'Afrique du Sud, 475,000; et le Canada rien. Le Canada s'est toujours refusé à s'engager dans des dépenses de ce genre, et pas un sou n'est sorti du trésor canadien pour rembourser une partie des centaines de millions, ou plutôt du billion de dollars dépensé pendant les derniers cent ans et plus par l'Empire anglais pour protéger le commerce canadien dans les eaux canadiennes et sur les mers du monde. De sorte que lorsque les honorables députés de la gauche prétendent que par la politique du Canada on nous demande de payer tribut à l'Angleterre, je puis leur répondre que ce n'est pas un tribut, mais le paiement d'une dette d'honneur; nous ne remboursons qu'une infime partie des sommes considérables que l'Angleterre a dépensées pour nous, et s'il m'appartenait de dicter au pays ce qu'il devrait faire, admettant qu'il soit nécessaire d'offrir de l'argent pour construire ces navires, je dirais que la somme que nous offrons est bien trop petite en comparaison de ce que nous avons reçu par le passé. On a parlé de la concentration de la flotte anglaise dans la mer du Nord. A mon avis, c'est la plus grande preuve qu'il y a urgence. Pourquoi l'Angleterre retire-t-elle ses navires des mers du monde afin de les concentrer dans la mer du Nord? Ses hommes les plus importants—je ne veux pas remplir les pages du hansard avec des citations—ont parlé d'une façon à ne pas s'y méprendre. Lord Roberts, un homme renommé pour son expérience et sa clairvoyance, a prononcé un discours qui a étonné l'Angleterre et l'a réveillée. M. Churchill, le premier lord de l'amirauté, quelques jours plus tard, parlait dans le même sens. M. Asquith, M. Balfour, tous ces hommes d'état anglais, ont pour ainsi dire mis l'Europe aux prises en faisant connaître le danger que court l'Angleterre aujourd'hui. Inutile de cacher les choses, mais nous devons tout de même mesurer nos paroles. Le fait que l'Angleterre a retiré ses navires des mers du monde, le fait qu'elle a à peu près abandonné la Mediterranée, excepté à Gibraltar, et qu'elle a concentré ses navires dans la mer du Nord, me paraît une preuve des plus irréfutables. La loi navale allemande donne une grande leçon. Elle indique qu'il s'est passé quelque chose d'étrange dans ce pays. En 1897 ou 1898, le parlement allemand a adopté la première loi navale à la demande de l'empereur et du prince Hohenlohe, alors chancelier impérial, qui a traité de la question de la marine en 1897. Dans une lettre au prince Alexandre, en 1900, il disait ce qui suit:

Il me faut, cependant, attendre le débat naval. Nous ne devons pas nous exposer au danger de subir de la part de l'Angleterre le sort que les Etats-Unis d'Amérique ont fait subir à l'Espagne.

C'était le premier effort tenté pour enflammer les esprits en Allemagne. Que signifient ces paroles? Quelle portée ont-elles? Elles signifient que l'Allemagne doit avoir une marine égale en force à celle de l'Angleterre, c'est là leur véritable sens. Il disait plus tard, en octobre 1897:

Je suis fortement en faveur de la loi navale. Je la discuterai de la façon la plus prudente, mais je suis en faveur d'une marine de guerre. On ne peut pas réellement s'en passer.

A la même personne il disait en 1897:

Au sujet de la marine, beaucoup de gens sont d'avis qu'il est possible de se rendre aux demandes du nouvel amiral. Voici ce qui me porte à les appuyer: on dit toujours que la marine est un caprice de l'empereur; et pourtant on ne peut nier que c'est la faute du peuple allemand—ou, si vous préférez, son mérite—si nous avons une marine.

Plus loin, il disait:

Puis est venu 1870. L'unité a été accomplie par le sang et par le fer, et l'empire a été créé au milieu des acclamations du peuple allemand. Mais on a constaté bientôt qu'il n'y avait pas d'argent pour administrer l'Etat. Le monopole du tabac fut rejeté, etc. Pour obtenir de l'argent, Bismark changea la politique douanière et abolit le libre-échange modéré. Dans cette circonstance encore le peuple allemand l'appuya. Nous avons perçu alors trois ou quatre cents millions, et l'Etat a pu vivre. La politique protectionniste a produit un développement colossal de l'industrie. Nous avons cessé d'être un pays agricole, pour devenir un pays manufacturier. Ce fait nous a obligé à modifier de nouveau notre politique et nos efforts ont tendu à trouver des champs d'exportation. Le commerce s'est développé tellement que le gouvernement a été appelé à le protéger. Cela ne pouvait être fait que par une flotte—non pas seulement une escadre pour la défense de nos côtes, mais une flotte capable de maintenir nos communications.

Il dit encore:

On ne peut nier que l'empereur ne brouille les choses par sa nature impulsive. Il serait à désirer qu'il fût plus flegmatique. Il est cependant injuste de lui reprocher d'avoir demandé la création d'une flotte pour satisfaire un caprice ou pour son plaisir. Il n'a fait que se rendre aux vœux du peuple allemand, qui demandait une marine depuis 150 ans.

Dans un discours prononcé devant le Reichstag, le 12 juin 1900, il disait:

Un empire puissant, sans une flotte, est une chose inconcevable, et lorsque l'idée de l'empire disparaît, le désir d'une flotte meurt en même temps.

Dans le même discours, il disait:

L'empire allemand ne peut pas se reposer sur le bon vouloir des autres grandes puissances; il doit se reposer sur lui-même et pouvoir commander le respect. De là la nécessité d'une flotte puissante. L'histoire moderne nous fait connaître le sort des pays qui ne possèdent pas une flotte suffisante. En terminant, je rappelerai à ceux qui trouvent trop onéreux les sacrifices qu'il faut faire pour avoir une flotte, que ce fut l'idée d'unité, l'ambition de la nation allemande elle-même de devenir une grande puissance, qui nous a engagés à adopter la politique que nous proposons aujourd'hui et dont nous ne pouvons pas nous départir.

Cela a été dit en 1900, mais le prince Chlodwig de Hohenlohe Schillingsfuerst avait commencé la propagande en 1897. Et qu'est-il arrivé? En 1900 il posa le principe amendant la loi navale de 1898, qui autorisait la construction de dix-sept cuirassés d'escadre et huit croiseurs. On prétendait que c'était la loi fixe et immuable de l'Allemagne, et lorsque plus tard le peuple se plaignit que l'on s'écartait de cette politique, on l'assura que c'était la même politique qui avait été proposée en 1898—dix-sept cuirassés d'escadre et huit croiseurs. En 1900 c'était douze cuirassés d'escadre et quatorze croiseurs. La nouvelle loi navale de 1906 autorisait la construction de trente-huit cuirassés d'escadre et vingt croiseurs, et en 1908 on avait comme résultat cinquante-huit dreadnoughts. Les croiseurs prévus par la première loi navale étaient des navires de probablement 4,000 tonneaux, et comme ce type avait perdu son utilité, on le remplaça par des navires d'un déplacement de 27,000 tonneaux—les navires les plus puissants qui existent—et l'Allemagne a poursuivi cette politique. Cette politique fixe et immuable a donc sauté abruptement d'une flotte de cuirassés d'escadre et croiseurs à cinquante-huit dreadnoughts et en 1920 l'Allemagne en aura soixante-un—une flotte de dreadnoughts plus puissante que l'Angleterre a jamais rêvée; une flotte de dreadnoughts plus puissante que le monde a jamais vue.

Voilà comment on procède en Allemagne. Pendant la guerre de 1870, un officier d'état-major vint dire au prince Bismark: la France se prépare à quelque chose. Comment cela, dit Bismark? La France, répondit-il, se remet très rapidement de la rossée que nous lui avons donnée et elle augmente considérablement en richesse. J'apprends qu'elle veut attaquer l'Allemagne dans cinq ans d'ici. Très bien, dit le prince Bismark, nous l'attaquerons dans trois ans. Telle était la politique de l'Allemagne à cette époque-là. L'Angleterre est dans une position particulière; elle a contre elle une nation qui a pour alliés l'Autriche et l'Italie, et ces deux pays construisent aussi des navires, peut-être pas avec la même fièvre que l'Allemagne, mais les construisent rapidement, et à eux trois ces pays constituent la coalition la plus puissante que le monde ait jamais vue. L'Allemagne a, me dit-on, une armée d'environ 4,500,000 hommes, toujours sur un pied de guerre; et une réserve permanente de 3,500,000 hommes pouvant être mobilisée en moins de six semaines. L'Allemagne est donc en sûreté absolue chez elle; elle possède une armée plus considérable que les légions de l'ancienne Rome; une armée capable, j'ose dire, de vaincre la Russie, l'Autriche et l'Italie ensemble. Pourquoi alors a-t-elle besoin d'une flotte? L'Angleterre ne peut pas l'attaquer; elle n'a pas d'armée et n'a aucun moyen d'entrer en Allemagne si elle le désirait. L'Angleterre ne désire pas la guerre, elle est la plus grande amie de la paix que le monde ait jamais vue. Mais il lui faut être prévoyante; elle ne peut pas rester inactive en face d'un danger imminent. Cela m'amène au cri de la gauche qu'il n'y a pas de danger—qu'aucun besoin n'existe. C'est là le cri que l'on entend toujours dans les moments de danger. Le très honorable chef de l'opposition a dit que s'il y avait danger, que son parti serait disposé à donner non pas seulement $35,000,000 mais deux, trois ou quatre fois cette somme, $140,000,000, pour aider l'Angleterre en lui fournissant des dreadnoughts ou d'une autre façon. Chaque parti est porté à considérer cette question de danger à son point de vue, avec des résultats qui ne sont pas à l'honneur de la nation. Qu'est-ce que le patriotisme et quelles sont ses exigences? J'ai devant moi quelques extraits de l'ouvrage du général Homer Lea, intitulé la "Valeur de l'ignorance":

C'est pendant la paix, et non pas pendant la guerre que l'on peut le mieux juger de la valeur d'un homme ou du patriotisme d'un peuple. Ceux qui sont indifférents au bien-être de leur pays pendant la paix ne lui seront d'aucune utilité pendant la guerre.

Le vrai patriotisme est une vertu politique et comme telle est l'antithèse de la vanité commerciale. Les vantardises ne remplacent pas les actes.

Comme le patriotisme ne se montre pas en temps de paix, il est conséquemment difficile de découvrir le vrai patriote du faux. On le reconnaît à deux caractéristiques qui le distinguent des autres hommes, car bien qu'il puisse être humble et inconnu, cependant ces deux qualités le font reconnaître parmi ceux qui ont la vanité des honneurs et des richesses.

Mourir pour son pays, bien que ce soit aussi patriotique que de vivre pour lui, ne lui est pas aussi utile. Mais c'est dans la mort sur le champ de bataille que les lâches, les malfaiteurs et les traîtres trouvent le subterfuge qui cache leurs mauvais instincts. Lorsqu'en temps de paix ces hommes attendent à la guerre pour faire preuve de patriotisme ils ne font que prouver leur inutilité.

M. MORPHY.

Comme il est impossible après la mort de distinguer le lâche du héros, ainsi après une défaite nationale on ne peut en distinguer les causes. Le monde et le vainqueur ne tiennent aucun compte des explications après la défaite. Etre vaincue faute de s'être préparée est pour une nation tout aussi mal que si elle avait été vaincue pour lâcheté sur le champ de bataille. Conséquemment ceux qui s'opposent en temps de paix à se préparer à la guerre, manquent autant de patriotisme et font autant de tort à la nation, que celui qui refuse de faire son devoir ou déserte son poste sur le champ de bataille.

Voilà un patriotisme certainement très élevé que nous, Canadiens, devrions chercher à pratiquer.

Pour en venir à la question de paix, examinons ce qui s'est passé récemment en Europe, principalement en Angleterre. Lorsque le général Gordon, un des plus brillants caractères que la Grande-Bretagne ait produits fut, lorsqu'il représentait l'Angleterre, mis à mort par les milliers de soldats rebelles du Mahdi, qu'arriva-t-il? M. Gladstone était alors au pouvoir, et il fallut de huit à dix mois d'efforts de la part de lord Wolseley et lord Granville pour le décider à envoyer des secours à Khartoum. On lui représentait qu'il suffirait d'envoyer 200 hommes pour maintenir la confiance de l'est, du moment que l'on saurait que l'Angleterre faisait cause avec Gordon. On lui demandait d'envoyer les secours de Suakin à Berber et de là à Khartoum. Mais Gladstone répondait toujours: Gordon est en sureté, il n'y a pas de danger. Qu'arriva-t-il? Gordon fut abandonné à son sort, les rebelles lui coupèrent la tête et la mirent au bout d'une pique et cela sous l'égide de la grande nation anglaise. On le tua et on promena sa tête au bout d'une pique. Il mourut comme un brave, abandonné par son gouvernement. Quelles furent les suites? Il fallut dépenser près d'un billion de dollars pour abattre une révolte que l'on aurait pu empêcher en envoyant 200 hommes. Le Canada permettra-t-il que des faits semblables se répètent en ne voulant pas se préparer aux éventualités? Voyons ensuite ce qui s'est passé au sujet de la guerre sud-africaine. Le général Butler était à la tête de l'armée anglaise. Il vit se dresser devant lui les mêmes difficultés que d'autres pays avaient eu à surmonter. Il fit rapport à son gouvernement que les habitants de ces colonies s'armaient plus qu'il ne leur était nécessaire, que les choses paraissaient mal pour l'Angleterre, qu'il y aurait certainement une révolte, que les Boers avaient des canons de campagne supérieurs à ceux de l'Angleterre, et qu'il n'y avait pas à douter que des troubles se préparaient. Mais le gouvernement anglais répondit: Cela n'a pas de sens, il n'y a pas de danger, et l'on alla jusqu'au point de rappeler et disgracier le général Butler. Quelques mois après la guerre était déclarée. Le général Butler avait prévu juste, il savait ce qu'il disait, et cependant il fut disgracié. Après la guerre le gouvernement anglais le couvrit de lauriers, il était un héros. L'Angleterre le décora, et après l'avoir disgracié fit tout ce qu'elle put pour l'élever. Il en avait coûté £205,000,000 ($1,025,000,000) au pays pour ne pas avoir écouté les avertissements du général Butler.

Il y avait un parti en Angleterre connu sous le nom de "Little Englanders",—et j'espère que nous n'aurons pas au Canada le parti des "Petits Canadiens",—qui criait: Il n'y a pas de danger, aucun besoin n'existe, tout va bien et nous sommes en sûreté. J'espère que l'histoire de l'époque dont je viens de parler ne se répétera pas; l'expérience coûte trop d'argent à un pays sans compter les pertes de vie. Lorsque le Japon avec sa jeune marine de trente ou quarante ans—quelques-uns de ses meilleurs navires avaient été construits en Angleterre—se décida à combattre le czar auguste de Russie, les Russes se mirent à rire et dirent: Il n'y a pas de danger, que peut faire le Japon avec sa petite population maritime? Et un jour à Chemulpo en Corée un coup de fusil fut tiré, la guerre déclarée et la flotte russe fut annihilée par ces petits Orientaux. Pas de danger? La Russie reconstruit aujourd'hui fièvreusement sa flotte à force de millions après avoir dit que le petit Japon n'offrait aucun danger. Nous devons profiter des leçons de l'histoire, car l'histoire se répète aujourd'hui comme elle s'est répétée dans le passé. L'offre du Canada est donc une offre en faveur de la paix. Si l'Angleterre conserve sa suprématie, il n'y aura pas de guerre. La meilleure politique pour des véritables hommes d'Etat est, dans les cas de doute, de montrer de l'audace, du courage, de la force, de ne pas craindre, mais de faire hardiment son devoir. Ce n'est pas le temps de critiquer, et n'allons pas prendre la grande responsabilité de ne pas agir lorsque nous le devrions.

Je reviens au discours de l'honorable député de Renfrew-sud, non pas parce que je crois que ce discours a de la valeur, mais parce que mon honorable ami est le lieutenant du chef de l'opposition; il est le sous-chef pour la province d'Ontario et les électeurs de cette province se demandent pourquoi il a été choisi pour ce poste. Il nous a parlé d'autonomie et nous a cité les vers suivants:

That man's the best cosmopolite
Who loves his native country best.

Nous voulons bien admettre cette maxime, mais l'honorable député a cité ces vers en les séparant du contexte, et ils arrivaient dans son discours sans aucune rai-

son. J'ai été frappé de la négligence avec laquelle il les a prononcés, et il ne me paraissait pas sincère. J'ai conséquemment consulté mon Tennyson où j'ai trouvé le verset, mais j'y ai trouvé aussi que la peur est une caractéristique de l'honorable député de Renfrew-sud. Que trouvons-nous en effet? Il a lu le poème en entier pour en détacher une jolie chose, mais il n'a pas vu ces vers du poème sur lesquels j'appelle son attention:

To all the loyal hearts who long
To keep our British Empire whole
To all our noble sons the strong
New England of the Southern Pole.
To England under Indian skies
To those dark millions of her realm
To Canada whom we love and prize
Whatever statesman hold the helm.
Hands all Round.

Il n'a pu s'élever jusque-là. Je suis peiné pour ma province natale de voir qu'un homme qui aspire être le chef d'un grand parti—parce que le parti libéral a été grand —lorsqu'il est appelé à discuter une des questions les plus graves qui se soit jamais présentées dans nos relations avec l'empire britannique, soit incapable de l'attaquer de front. Le cœur lui manque pour sauter la barrière. Je ne sais pas ce que mes honorables amis de la province de Québec penseront de leur chef d'Ontario. Pour nous nous n'en pensons pas grand'chose. Je regrette qu'il ne soit pas ici, mais les exigences du débat me forcent à dire ce que j'avais à dire et que j'aurais voulu dire en sa présence.

"Donnons-nous tous la main", telle est la politique du gouvernement. Faisons notre devoir. Nous partageons les sentiments de la mère patrie. Nous ne voulons pas nous séparer de l'Angleterre. Nous ne voulons pas reculer devant notre devoir, mais nous voulons un drapeau, une flotte et un trône, chose que l'honorable député de Saint-Jean a voulu ridiculiser aujourd'hui. Je n'aime pas à voir des hommes distingués et occupant un rang élevé dans un pays comme le Canada, des hommes qui ont été ministres de la couronne, ne pas se faire scrupule d'essayer dans ce parlement à jeter du ridicule sur notre loyalisme ainsi que l'honorable député l'a fait. Ce n'est pas une chose dont on doive s'énorgueillir.

Je tiens à la main un compte rendu d'une assemblée à Aberfoyle devant laquelle l'honorable député de Wellington-sud a parlé et dont le discours a été pris à la sténographie. Il a prononcé les paroles suivantes:

Ils parlent de leur politique et de notre politique.

Et il continue: Voilà pourquoi ils nous accusent de manque de loyalisme à Ottawa. C'est un langage très étrange de la part d'un homme qui aspirait à être ministre dans l'ancien cabinet. Je ne crois pas qu'il ait raison de parler ainsi, et je lui répéterai que ce n'est pas dans ses habitudes, parce qu'il est un des jeunes gens les plus cultivés que nous ayons; il fait honneur à la nation canadienne, et la seule chose dont je me plains c'est que le très honorable chef de l'opposition ne l'a jamais traité comme il le méritait lorsqu'il en avait le pouvoir, parce qu'il est un des jeunes gens les plus brillants et les plus d'avenir du pays.

Mais entendons-nous au sujet de ce manque de loyalisme. Avons-nous jamais de ce côté-ci de la Chambre mis en doute le loyalisme des honorables membres de l'opposition? Pour ma part, je n'ai jamais entendu porter cette accusation, et si elle l'avait été je le regretterais. Je ne crois pas qu'elle soit bien fondée, et l'horable député qui nous accuse ainsi devrait donner ses preuves.

Je ne m'attarderai pas à discuter la question de la construction des navires et des chantiers maritimes, parce que je ne veux pas retenir la Chambre trop longtemps, mais il y a une chose que je veux faire remarquer. La construction de chantiers maritimes, qu'elle nous vienne de ces armements ou autrement, est d'une très grande importance. Si l'amirauté anglaise maintient son offre, et l'Angleterre tient toujours sa parole, nous avons les matériaux dans le Canada et ce qu'il faut pour construire des navires de guerre comme les navires marchands qui sillonnent l'Atlantique, le Pacifique et la baie d'Hudson. Si la politique du Gouvernement a pour résultat d'amener l'amirauté anglaise à établir des chantiers maritimes dans notre pays, ainsi que l'a dit l'honorable député de Saint-Jean, ces chantiers pourront servir tout autant aux arts de la paix qu'aux arts de la guerre, et en ce sens j'approuve cette politique. Le projet de construire des navires dans nos ports océaniques est une question importante pour notre développement futur. Nous en aurons besoin. Il est bien bon de dire que Collingwood, Midland et quelques autres endroits ont des chantiers de navires, mais nous croyons certainement que nous devons faire quelque chose de plus. Le parti libéral n'a jamais rien fait ainsi que l'honorable député voudrait nous le faire croire.

M. PUGSLEY: Où mon honorable ami découvre-t-il que l'amirauté anglaise va établir des chantiers maritimes au Canada?

M. MORPHY: Je l'ai entendu dire pendant ce débat.

M. PUGSLEY: Aucun mémoire n'en parle.

M. MORPHY: Je crois que c'est le premier ministre qui a fait cette déclaration.

M. PUGSLEY: Non, je vous demande pardon. Le premier ministre n'a pas dit que le gouvernement anglais se proposait

d'établir des chantiers maritimes au Canada.

M. MORPHY: J'ai dit que je pensais qu'il l'avait dit. L'honorable député nierait-il que la chose a été affirmée dans cette Chambre par un membre responsable?

M. PUGSLEY: Je ne l'ai jamais entendu.

M. MORPHY: J'affirme que cela a été dit.

M. PUGSLEY: Par qui?

M. MORPHY: Je ne sais pas. Je l'ai entendu de mes oreilles, les honorables membres de la gauche ont répondu, la chose a été admise par l'honorable député de Saint-Jean, qui a frappé sur son pupitre lorsque le premier ministre a fait cette déclaration.

M. PUGSLEY: Pas du tout. Je n'ai jamais applaudi de déclaration semblable parce que jamais le premier ministre n'a parlé ainsi dans cette Chambre, ni aucun membre du Gouvernement, ni aucun membre de cette Chambre en ma présence.

M. MORPHY: Je crois que l'on a parlé de la construction des petits navires ou de chantiers maritimes.

M. PUGSLEY: C'est une chose bien différente.

M. MORPHY: C'est dans le mémoire. n'est-ce pas?

M. PUGSLEY: Non, mais c'est dans une des lettres.

M. MORPHY: Cela a été dit dans cette Chambre; est-ce que l'honorable député le nie?

M. PUGSLEY: La seule déclaration faite par le premier ministre est qu'il avait l'assurance de l'amirauté anglaise, ou de M. Churchill, qu'elle serait disposée à faire construire les plus petits navires au Canada.

M. MORPHY: Très bien, je préfère accepter la déclaration du premier ministre, et non pas les opinions de l'honorable député de Saint-Jean. Si le premier ministre a fait cette déclaration dans cette Chambre, ce que l'honorable député de Saint-Jean admet, alors je l'accepte et je suis certain que si l'honorable premier ministre l'a dit, la promesse lui a été faite par le premier lord de l'amirauté. Il n'y a donc pas raison de se chicaner à ce sujet, et je répète que ces chantiers nous permettraient de construire d'autres navires, et je ne vois pas pourquoi on n'en pourrait pas construire sur la baie d'Hudson et sur la côte du Pacifique, aussi bien qu'à quelques-uns des ports auxquels mon honorable ami s'intéresse tant. De sorte qu'il ne peut pas y avoir de doute à ce sujet. Je trouve dans le hansard, à la page 710, la déclaration de M. Borden:

J'ai discuté ce sujet avec l'amirauté, et elle comprend parfaitement qu'il n'est pas avantageux à l'empire de concentrer dans le Royaume-Uni tous les chantiers maritimes. Je suis sûr, par conséquent, que l'amirauté est prête à donner tout prochainement des ordres pour la construction au Canada de petits croiseurs, de bateaux-citernes et autres navires auxiliaires de différentes sortes.

C'est à cette déclaration que je faisais allusion et que l'honorable député a accueillie en frappant sur son pupitre, parce qu'il a pensé que c'était une bonne chose pour sa province. J'étais ici, je l'ai vu, et il ne peut pas en sortir.

M. PUGSLEY: J'invoque le règlement. Ce que j'ai nié c'est la déclaration que l'amirauté anglaise. . .

M. HAZEN: J'invoque aussi le règlement que l'honorable député n'a pas dit sur quoi il s'appuyait.

M. l'ORATEUR: L'honorable député a le droit de dire sur quoi il s'appuie mais non pas de faire un discours.

M. PUGSLEY: Je prétends que l'honorable député a dit que l'amirauté anglaise était prête à construire des chantiers maritimes au Canada, et je dis que le premier ministre n'a jamais fait de déclaration de ce genre, et qu'il n'y a rien dans la correspondance pour appuyer cette prétenton. Donner une commande pour construire quelques petits croiseurs est une chose entièrement différente de l'établissement de chantiers maritimes, que l'amirauté aurait promis de créer d'après l'honorable député.

M. l'ORATEUR: L'honorable député n'a pas dit sur quoi il s'appuyait pour invoquer le règlement.

M. PUGSLEY: Il me semble qu'il suffit de protester contre une assertion faite par un honorable député et d'appeler son attention sur son inexactitude.

M. l'ORATEUR: On me demande de décider si un honorable député a le droit de nier que certaines paroles ont été prononcées.

M. PUGSLEY: La question est réglée maintenant.

M. MORPHY: Naturellement quand je disais cela je n'avais pas le hansard devant moi.

M. PUGSLEY: Parfaitement.

M. MORPHY: Mais j'ai donné aux paroles de l'honorable premier ministre une inter rétation que je croyais juste. On me permettra de lire un autre paragraphe du discours de M. Borden:

Je ne vois pas de raison qui empêcherait que tous les navires dont ce gouvernement aura besoin pour son service dans l'avenir, ne seraient pas construits en Canada, même si cela devait coûter un peu plus cher.

L'honorable député nie-t-il que l'honorable premier ministre a dit cela? Et plus loin, il s'exprimait comme suit:

Avec le développement des chantiers maritimes, je ne serais pas surpris de voir s'établir au Canada des usines d'un ordre élevé, où l'art de l'ingénieur s'exercera à la production d'articles que nous importons aujourd'hui et qui ne se fabriquent pas encore chez nous.

Telles sont les paroles prononcées par le très honorable M. Borden.

M. PUGSLEY: Paroles très nuageuses.

M. MORPHY: Probablement que l'honorable député sera assez franc d'admettre qu'il a frappé sur son pupitre en approbation d'une de ces déclarations, parce qu'il a pensé que cela ferait l'affaire de sa province. Au moment où la Chambre allait se préparer pour le congé de Noël, l'honorable député de Wellington-sud, avec l'audace qui le caractérise, a employé les quelques minutes qu'il avait pour parler à lancer le défi suivant: Faites adopter votre bill de remaniement des comtés, nous vous y aiderons et faites les élections. L'honorable député est allé dans son comté où il a tenu six ou sept assemblées; il a consulté ses électeurs et il est revenu aussi doux qu'un mouton; il avait perdu toute son audace d'avant son départ d'Ottawa. Qu'est-il arrivé dans l'intervalle? Il nous propose aujourd'hui un compromis. Les honorables membres de la gauche ne paraissent pas très pressés d'applaudir à la perte de bravoure de l'honorable député, et je constate que tous paraissent être devenus très doux. Quelle en est la raison? C'est qu'il est bien connu que plusieurs des membres de l'opposition qui viennent d'Ontario ne reviendraient jamais dans cette Chambre s'il y avait une nouvelle élection. Cela se voit sur la figure de la plupart d'entre eux. Je crois réellement que s'il y avait une élection aujourd'hui, au lieu de onze, ou douze ou treize députés libéraux d'Ontario dans cette Chambre, il n'y en aurait pas plus que trois. Si j'étais libre de parler, je sais bien ce que je dirais aux honorables députés de la gauche au sujet d'une élection. Mais quel est celui qui lance cette idée d'élection? M. Fielding est en Angleterre où il essaie de montrer que les libéraux avaient raison sur un point de leur programme politique, et les autres membres défaits du cabinet battu sont à Ottawa bras dessus bras dessous avec des gens qui voudraient être ministres, mais qui ne le seront jamais, je crois. Voilà ceux qui font dire dans les journaux du pays que dès la première session du

Parlement, le gouvernement actuel se démembrerait, et que l'opposition devait l'obliger à aller devant le peuple. Voilà l'œuvre de ses anciens ministres battus et désappointés, que le peuple a chassés, et que même les honorables membres de l'opposition ne veulent pas voir revenir dans cette enceinte. La figure de l'honorable député de Carleton exprime exactement en ce moment ce qu'il pense à ce sujet; le député junior d'Halifax ne désire pas voir revenir dans cette Chambre aucun de ceux qui en sont sortis afin d'obtenir les portefeuilles de ministres qu'ils désirent.

Nous députés de la droite nous serions bien disposés à ce que quelques-uns de ces hommes nous revinssent, mais les membres mêmes de leur parti n'en veulent pas, jugeant qu'ils ont actuellement de meilleurs représentants en cette enceinte. Il est bien évident que l'opposition menée en cette Chambre n'est pas tant dirigée contre la politique navale du Gouvernement, mais vise plutôt à détourner l'attention publique de la désastreuse politique de réciprocité préconisée par les libéraux. Il s'agit de jeter de la poudre aux yeux pour que le peuple oublie, s'il est possible, l'horrible spectre qui lui est apparu à son réveil, le 22 septembre 1911. Le très honorable leader de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) a déclaré que la Grande-Bretagne n'avait pas toujours brillé dans la diplomatie, et il n'est pas allé plus loin. J'avais la même impression à la suite du litige relatif aux frontières de l'Alaska, et c'est de sir Allen Aylesworth que je la tenais. De retour au Canada, il nous dit que lord Alverstone, du soir au matin, avait sacrifié le Canada aux Etats-Unis sur cette question des frontières de l'Alaska. Je n'ai pas par devers moi le texte des paroles de sir Allen Aylesworth, mais telle était leur portée. On se livra à des invectives contre lord Alverstone; mais plus tard, si je ne me trompe, sir Allen Aylesworth changea d'opinion, et loua les diplomates anglais, qu'il jugeait excellents. Si sa dernière déclaration est exacte, c'est donc qu'auparavant il avait induit le public en erreur, et à titre de Canadien, je trouve cela fâcheux; car j'avais, et j'ai encore, du respect pour sir Allen Aylesworth, que j'estime être un de nos jurisconsultes les plus éminents de la province d'Ontario. Je me demande ce que tout cela signifie, et ma perplexité s'accroît lorsque j'entends un honorable membre de la députation revenir sur le sujet, mais sans divulguer toute sa pensée. On vise à influencer les esprits dans une région quelconque du pays. On a commencé par faire l'équivalent d'un reproche de duplicité, et plus tard, si je comprends bien, on a reconnu que ce reproche était sans fondement.

Quelques-uns ont soutenu qu'en proposant de voter cette subvention pour la marine anglaise, nous portions atteinte aux

droits populaires. Nos libertés politiques seraient menacées, nous reculerions de plusieurs années en arrière, en prenant une telle initiative sans en avoir reçu le mandat, comme l'a affirmé le représentant de Wellington-sud. Or le très honorable premier ministre avait exposé son programme à la Chambre; il est consigné dans le compte rendu des débats; il a fait appel au peuple, et en réponse à un membre de l'opposition, voici l'engagement qu'il a pris pour le cas où il serait porté au pouvoir. Il se rendrait, dit-il, en Angleterre en vue de consulter l'amirauté, puis, de retour au pays, formulerait un programme, s'il le jugeait nécessaire. Enfin, si le Parlement refusait de voter une telle loi, il n'hésiterait pas à dissoudre les Chambres; avec le concours de ses collègues, il formulerait définitivement un programme naval permanent, et avant de lui donner force de loi, ferait appel au peuple. Cependant, ces honorables députés affirment que le pays n'a pas été saisi de la question. Pour saisir le pays d'une question que faut-il donc de plus que le programme d'un ministre responsable, leader du parti conservateur en cette Chambre? Le peuple a été mis au courant; la question a été débattue au cours de la dernière élection; elle a été soulevée dans nombre d'endroits de la province d'Ontario, et le peuple a rendu son verdict. On a déclaré que la question n'avait pas été discutée ailleurs que dans la province de Québec. Je le nie. Elle a été discutée dans la province d'Ontario, tout comme la question de réciprocité.

M. CARVELL: La question du "Ne temere" a aussi fourni sujet à discussion dans la province d'Ontario.

M. MORPHY: Je répondrai à l'honorable député de Carleton que le décret "Ne temere" n'a pas fourni sujet à discussion dans mon comté, lequel comprend des représentants de toutes les races et de toutes les confessions religieuses.

M. CARVELL: C'est que le terrain n'était pas propice.

M. MORPHY: Je ne dis pas le contraire, mais c'est une circonscription très éclairée, et je tiens à dire à l'honorable député de Carleton que j'ai eu le plaisir de m'y voir appuyer fortement par des électeurs de toutes les classes et de toutes les croyances. Il ne sied guère à un député établi à mille milles peut-être du centre de ma province de lancer pareille accusation, à moins d'être prêt à prouver la vérité de ce qu'il avance.

M. CARVELL: Je suis prêt à en fournir la preuve, en quelque lieu que ce soit.

M. MORPHY: La situation me paraît très claire, et je pense que cette interruption n'avait pour but que de me déconcerter, et non pas d'éclairer le débat.

Pour en revenir à mon sujet, va-t-on prétendre que nous n'avons pas mandat pour régler cette question, à la suite de ces déclarations émanent du premier ministre, comme je l'ai fait voir? Et d'autre part, au sujet de cette mesure de réciprocité, comment l'ancien gouvernement s'est-il conduit? Sans mandat du peuple, des ministres se sont rendus à Washington pour y conclure un traité, un marché, donnez-y le nom que vous voudrez. Ils ont fait cela sans consulter personne, sans en parler au Parlement; ils ont engagé la parole de 8 millions de Canadiens en l'absence de tout mandat, sans consulter le peuple, à l'égard d'une mesure bouleversant toute la politique fiscale du pays. Il n'y a jamais eu dans l'histoire de l'empire britannique un exemple plus frappant de ce qu'on pourrait appeler une initiative sans garantie: initiative mal inspirée de la part du Gouvernement, lorsqu'il a préparé les voies pour ce traité, puis referendum, consultation du peuple aboutissant au disgracié a été remplacé par des goudiscrédité. Et ce parti au pouvoiron discrédité. Et ce parti discrédité et vernants qui administrent les affaires conformément à nos traditions, tandis que le pays prospère plus qu'il n'a jamais prospéré. N'allons pas nous figurer que, parce que le canon ne tonne pas aujourd'hui, la question des armements ne préoccupe pas les esprits. Quelqu'un a pu affirmer que la Grande-Bretagne pourrait perdre sa suprématie sans qu'un coup de feu eût été tiré. Nous assistons aujourd'hui à ce que je pourrais appeler une guerre sans effusion de sang,—et je souhaite, sans trop l'espérer, que nous n'en voyions pas d'autre,—et cette guerre, qui coûte des millions, a la Grande-Bretagne pour théâtre et intéresse tout l'Empire. Combien la Grande-Bretagne dépense-t-elle à l'heure actuelle? En voici une estimation que j'emprunte à une feuille de Toronto en date d'hier:

D'après les renseignements en notre possession, le budget de la marine comprendra une dépense de 240 millions. . .

Cela en Grande-Bretagne seulement, sans parler d'aucune mise de fonds du Canada.

. . . et comprendra cinq cuirassés, cinq croiseurs cuirassés rapides, vingt contre-torpilleurs, nombre de sous-marins et cinq milles hommes de plus, soit un total de 142,-500 officiers et marins.

Les cuirassés d'escadre seront d'un nouveau type, d'entre les plus grands et les plus puissants que la science et l'argent permettent de construire. Ils jaugeront 27,000 à 28,000 tonneaux, ne brûleront que de l'huile et auront une vitesse de 23 nœuds.

Ils feront ainsi la chaîne entre les cuirassés d'escadre du type dreadnought et les croiseurs de combat. Ils porteront en toute probabilité huit canons de 16½, lançant des obus

de 2,200 livres sinon des canons de 15 pouces lançant des obus d'à peu près 1,800 livres.

Ce sont là les engins de guerre les plus puissants qui soient connus du monde civilisé. Qu'est-ce donc à dire? Faut-il en conclure qu'ils n'ont aucune raison d'être, que le danger n'existe pas? N'est-ce pas plutôt qu'ils ont leur utilité, que péril il y a, et que l'Angleterre sent le besoin de se protéger. Je me suis étendu longuement sur cette question et je désire conclure en aussi peu de mots que possible. Je dirai donc que le Royaume-Uni s'est toujours montré calme même en présence de grandes coalitions, de grands dangers; et il est bien vrai, comme il le dit, qu'il sera seul pour y faire face. Il est également vrai que nous avons une dette à acquitter. Le Canada s'en rend compte aujourd'hui. Le lion britannique, plusieurs fois séculaire, est là faisant face à l'univers; il promène son regard sur les mers, tout en faisant entendre un sourd rugissement; et les lionceaux se rapprochent de leur mère, pendant que le monde reste frappé de stupeur et d'admiration à la vue de la mère des nations entourée de ses filles, ses possessions d'outre-mer. Elle tend la branche d'olivier, et d'une voix bienveillante, mais pourtant ferme et assurée, elle dit aux nations de la terre: Nous ne voulons pas faire de conquêtes, nous voulons, non pas la guerre, mais la paix. Et comme preuve, elle envoie une missive de paix pour qu'il n'y ait pas de scission entre elle et ses diverses possessions d'outre-mer; par la bouche de l'immortel Tennyson, elle s'écrie:

> Shares of our glorious past,
> Brothers, must we part at least?
> Shall we not through good and ill
> Cleave to one another still?
> Britain's myriad voices call,
> Sons, be welded each and all,
> Into one Imperial whole;
> One with Britain heart and soul.
> One life, one flag, one fleet, one throne!
> Britons hold your own!

M. L. J. GAUTHIER (Saint-Hyacinthe): Monsieur l'Orateur, lorsque je considère la grandeur du problème dont la mesure déposée par le gouvernement, et actuellement en délibération, prétend donner la solution, je me dis que tout membre de la députation doit estimer qu'il est de son devoir d'exprimer ses vues sur le sujet. Car, à mon avis, la question sur le tapis est probablement une des plus importantes qui aient jamais été débattues depuis que nous jouissons au Canada du gouvernement responsable. Me fondant sur les considérations que je viens d'indiquer, je demanderai qu'on me permette d'aborder la discussion de cette mesure. Et tout d'abord, je n'imposerai pas à mes collègues de la députation la lecture de longs extraits des journaux ou de discours prononcés naguère en cette enceinte. Je ne citerai pas des quantités de chiffres, non plus que les témoignages d'experts plus ou moins authentiques. J'entends discuter la question à la lumière du sens commun et de la stricte raison, comme il convient à un sujet britannique tel que moi. Mais avant d'aller au cœur de la question, je me permettrai quelques observations préliminaires. En premier lieu, je désire en mon nom, comme au nom de ma province et de ma race, offrir au représentant de Renfrew-sud nos plus sincères remerciements pour ses paroles bienveillantes à l'adresse des Français de Québec, lorsqu'il a rappelé les exploits de nos ancêtres. Mais en évoquant 1774 et 1812, c'étaient les fruits naturels du loyalisme des Français du Canada qu'il évoquait. J'ose dire que si tous les Canadiens de langue anglaise étaient instruits de notre histoire autant que l'est le représentant de Renfrew-sud, il se produirait moins de malentendus, l'harmonie serait plus parfaite entre les diverses races qui peuplent le Dominion. Mais ce ne sont pas les fruits du loyalisme des Français de Québec que je désire mettre en lumière; c'est à une question directe que je désire répondre, celle-ci: Pourquoi les Français de Québec sont-ils restés fidèles en 1774 et en 1812? Pourquoi ont-ils fait de leurs corps des barricades vivantes pour arrêter la marche de l'envahisseur?

Pourquoi, en 1849, ont-ils refusé de se joindre au mouvement d'annexion aux Etats-Unis, mouvement dû à ce que l'administration libérale de 1848 avait indemnisé certains habitants de la province de Québec, et que la loi allait être sanctionnée, comme elle l'a été, par le représentant de notre souveraine la feue reine Victoria? Pourquoi les Français de la province de Québec ont-ils refusé de prendre part à ce mouvement d'annexion? La raison en est bien simple: c'est que les Français de la province de Québec n'avaient pas oublié quel avait été le sort de ceux de la Louisiane lorsque le territoire qu'ils habitaient avait été annexé aux Etats-Unis, et ils savaient fort bien qu'une fois annexés, leur sort serait le même. Ils savent que la couronne d'Angleterre leur a accordé le libre usage de leur langue, le libre exercice de leur religion et le droit de se gouverner eux-mêmes à leur guise. Chaque fois que leurs droits ont été mis en discussion, ils ont été protégés par la couronne anglaise. Croirez-vous un instant que les Français de la province de Québec seraient assez sots pour se détacher d'une puissance qui les a protégés pendant un siècle et demi; pour, ensuite, être étouffés par les Etats-Unis s'ils y étaient annexés, ou par une majorité hostile dans ce pays-ci, après avoir eu des exemples comme ceux que je vais mentionner. Pendant quinze ans, le parti tory dans la province d'Ontario, cherchant à obtenir le pouvoir et luttant contre le gouvernement libéral de feu le regretté Oliver

Mowat, a fait une campagne violente et criminelle. Quel a été le cri de guerre de ce parti? A bas la race inférieure! A bas le catholique romain! A bas le Canadien français aux mocassins et à la soupe aux pois!

Quelques DEPUTES: Ah! ah!

Quelques DEPUTES: Bêtise!

M. GAUTHIER: Cela peut paraître absurde à quelques-uns mais, après avoir eu à en souffrir, le sentiment qui nous en est resté, c'est que jamais nous ne mêlerions notre sort à celui de gens qui nous avaient méprisés alors qu'ils jouissaient d'un gouvernement autonome que nos aïeux leur avaient obtenu au prix de sacrifices sans nombre, de peines et de souffrances, et qu'ils nous en récompensaient en nous méprisant, en nous accablant d'injures et de mauvais traitements de toute sorte. Vous pouvez appeler cela de la bêtise, si vous voulez, mais je m'acquitte d'un devoir en faisant consigner dans les débats des observations dont j'assume toute la responsabilité.

Dans cette même province d'Ontario, que remarquons-nous aujourd'hui? Sur une population de 2,800,000 habitants, un dixième sont des Canadiens-français, et l'administration du jour cherche à nous enlever les droits qui nous sont reconnus par un traité. Que voyons-nous en outre au Manitoba, dans les villes de Brandon et Winnipeg? La majorité y fait injustement payer à la minorité double taxe pour les écoles. Après tous cela—et combien d'autres exemples ne pourrais-je pas mentionner—après cent soixante ans d'un loyalisme inaltérable des Canadiens français, le parti libéral, parce qu'il a pour chef un Français de la province de Québec, est accusé par les journaux amis de la présente administration de favoriser une politique qui serait celle d'un séparatiste. Parce qu'un Français de la province de Québec a la direction du parti libéral, il est dénoncé par les journaux qui appuient le gouvernement actuel de favoriser une politique séparatiste et voilà, après soixante ans d'une fidélité qui ne s'est jamais démentie, la récompense que nous avons. On cherche à amoindrir la valeur de nos sentiments dans ce pays où, grâce à Dieu! nous avons le droit de vivre; dans ce pays où nous avons montré que nous voulions et que nous pouvions reconnaître l'importance du gouvernement autonome; dans ce pays où, pour le conduire, nous avons fourni notre quote-part d'hommes parfaitement conscients de leurs obligations envers le Canada et envers l'empire. Nous ne sommes pas des séparatistes; nous ne sommes pas des partisans de l'indépendance. Nous voulons continuer de vivre sous la couronne anglaise, parce que nous sommes sûrs qu'elle seule a la force de nous protéger, parce qu'elle nous a donné une certaine mesure de liberté et d'indépendance, et qu'elle est assez puissante pour assurer la reconnaissance de nos droits.

Le gouvernement du jour s'adresse au Parlement et lui dit: nous voulons 35 millions pour les envoyer à l'Angleterre. Les uns disent qu'il y a crise; d'autres, qu'il existe un besoin urgent; d'autres encore, qu'il y a un péril. Et pour prouver tout cela: crise, besoin urgent, péril, on nous présente le mémoire de l'amirauté.

Permettez-moi de discuter un instant ce mémoire. Après l'avoir lu avec le plus grand soin, après avoir suivi avec toute l'assiduité possible les différents discours qui ont été prononcés devant cette Chambre, je n'ai aucune hésitation à dire: premièrement, qu'il n'existe pas de crise; deuxièmement, que la mesure proposée est mauvaise et peu sincère; troisièmement, qu'elle a été concertée pour des fins politiques. D'après le document publié par l'amirauté, il n'y a, dis-je, aucune preuve d'une crise. Je ne lirai point ce mémoire; mais, en parcourant les paragraphes 1 et 9 de cet écrit, on ne peut, à mon sens, qu'arriver aux quatre conclusions suivantes: il a été publié à la demande du premier ministre du Canada; il relate les entretiens confidentiels et les renseignements échangés entre les ministres du gouvernement impérial et ceux du Canada; il est sous une forme qui lui permet de le rendre public au cas où le cabinet le jugerait utile; la Grande-Bretagne, seule et sans aide, a su jusqu'ici défendre l'empire, et elle est encore capable de surveiller et de protéger les intérêts vitaux de cet empire.

Est-ce là la preuve d'une crise? Cela prouve-t-il qu'il y ait besoin vrai ou urgent? Je prétends que, s'il existait une crise, le gouvernement de la Grande-Bretagne n'aurait pas attendu pour faire connaître la chose que le premier ministre du Canada vînt l'en prier; et, dire que le mémoire publié à la demande du premier ministre du Canada est la preuve d'une crise, c'est dire que le gouvernement de la Grande-Bretagne s'est abstenu de faire connaître ce fait d'une crise jusqu'à ce qu'il en fût prié par le premier ministre canadien. S'il eût existé une crise, est-il possible que les autorités impériales eussent choisi le gouvernement canadien pour en communiquer la nouvelle à l'empire britannique et à l'univers? C'est là une absurdité. Supposé qu'il existât une crise, et que le gouvernement eût choisi le gouvernement canadien pour donner au monde ce renseignement, est-il possible qu'il eût en même temps permis au Parlement canadien de rendre à sa discrétion ce document public, et de rendre publiques pareillement, s'il le jugeait utile, les mesures qu'on allait prendre pour porter remède à la situation; c'est là une autre absurdité. Je crois que, s'il eût existé une crise, ou un péril, le

gouvernement de la mère patrie n'aurait pas pensé à s'adresser ainsi au Canada ou au Parlement canadien, encore que ce Parlement obéisse à l'impulsion d'un homme plus grand que César, s'il faut en croire certaines feuilles chauvines de la métropole. Est-il possible que ce document annonce un besoin urgent, même une crise? Est-il possible qu'à défaut de ces trois navires que nous allons donner, une crise éclaterait, et que tout péril doive cesser une fois ces trois navires fournis à l'Angleterre? C'est pourtant là ce que prétendent nos amis de la droite. Si cela est vrai, il s'ensuit que le gouvernement de la Grande-Bretagne a failli à son devoir en ne prenant pas des mesures pour ajouter à son programme la construction de ces trois navires. Est-il possible de croire qu'un gouvernement fournirait la preuve de son impuissance à veiller aux intérêts vitaux de l'empire? Non, cela n'est pas possible. Cette prétention d'un besoin urgent de trois navires à fournir par le Canada est mise à néant par le paragraphe 9 de ce mémoire. Les lords de l'amirauté y déclarent, en effet, que la Grande-Bretagne, à qui ces trois navires manquaient, a toujours été en mesure, seule et sans aide, de faire face à une crise et qu'elle est encore capable de surveiller et de protéger les intérêts vitaux de l'empire. Malgré cela, le Gouvernement veut nous faire croire que l'on a besoin de ces trois navires; qu'il y a pour nous nécessité absolue de voter cette contribution de 35 millions. Ceux qui, jusqu'ici, ont pris la parole, s'étaient rendu compte des points faibles de ce document, et le ministre des Postes a tenté de suppléer aux preuves qui devraient apparaître, mais qui n'y sont pas. Il a dit en propres termes: "Je sais ce dont je parle, donnant à entendre qu'il avait eu des entretiens, qu'il avait vu des documents démontrant l'existence d'un péril, et que, ces entretiens et ces documents, le mémoire n'en faisait pas mention.

Si cela était vrai, je connais au moins quelqu'un ici qui serait disposé à modifier ses opinions; mais, si je ne me trompe pas, le directeur général des Postes, à l'époque de la dernière conférence impériale, s'était rendu à Londres, non pas pour y assister, mais pour se renseigner sur le prix des câblogrammes. Il n'y avait pas encore alors de dissentions au sein du cabinet: l'honorable député de Jacques-Cartier n'avait pas résigné ses fonctions; le directeur général des Postes et son ancien chef, Armand Lavergne, le ministre du Revenu de l'intérieur, et le "Devoir", dont il était actionnaire, combattaient côte à côte dans les intérêts du Gouvernement, et, dans tous les journaux favorables à la présente administration, il était dit que le directeur général des Postes allait partir pour l'Angleterre, où il s'occuperait de la question du

M. GAUTHIER.

prix des câblogrammes, mais non pour assister à la conférence impériale. Est-il possible qu'en discutant le prix des câblogrammes, le directeur général des Postes ait eu des conversations tendant à établir un cas d'urgence? Avec qui aurait-il eu ces conversations? Serait-ce avec des membres du conseil de l'amirauté? Non pas, monsieur l'Orateur, puisque, dans ce mémoire, il est déclaré, au paragraphe 1er, qu'il relate tous les entretiens confidentiels qui ont pu avoir lieu entre les ministre de la Grande-Bretagne et les nôtres. Le directeur général des Postes aurait-il eu des conversations avec des personnes intéressées aux chantiers maritimes? Cela se peut; mais, s'il n'a pas pris part aux séances de la conférence impériale où l'on a discuté la question de la marine, du moins a-t-il vu quelques documents démontrant cette urgence? Et qui les lui aurait montrés? Quelqu'un des membres du conseil de l'amirauté? Pas davantage, monsieur l'Orateur, puisque ce paragraphe 1er, comme je viens de le dire, contient toutes les communications et conversations confidentielles relatives à cette affaire. Qui donc alors lui aurait montré ces documents? Ce peut être ces personnes intéressées aux chantiers maritimes. Par contre, monsieur l'Orateur, le mémoire qui devait établir cette urgence fait voir qu'elle n'existait pas, et la seule preuve qui nous reste, c'est la parole du directeur général des Postes, à qui il faudra nous en rapporter pour cela. Si maintenant cette parole du ministre et le mémoire qu'on nous présente sont en opposition directe, de quelle sorte de preuve, je vous le demande, aurons-nous à nous contenter? Un ministre de la Couronne peut être empêché par le serment qu'il a prêté de trahir certains secrets; mais, d'autre part, comment accepter la déclaration du directeur général des Postes quand elle est contredite par un mémoire que le conseil de l'amirauté a eu la précaution de publier, un mémoire de l'importance de celui que je discute en ce moment, mémoire où il est déclaré qu'il renferme la substance de tous les entretiens, confidentiels ou autres, qui ont pu être tenus, et que la forme seule de ces entretiens a pu être changée? Le ministre de la marine d'Angleterre a fait, en 1908, certaines déclarations devant la Chambre des communes. C'est à lui que nous sommes en parti redevables de l'épouvantail allemand de 1909. Il s'en était rapporté à certains renseignements qu'il croyait exacts. Plus tard, il se vit obligé d'admettre l'inexactitude de ces renseignements. Qu'a-t-il fait? Il a remis son portefeuille; car, en droit constitutionnel, un ministre ne peut errer, même de bonne foi. Je ne demande pas au cabinet de traiter le directeur général des Postes de ce pays-ci comme l'a été en 1908 le ministre de la marine de la Grande-Bretagne; mais, je m'en remets à la Chambre du soin de décider si un ministre de la Couronne a bien le droit de profi-

ter de sa position pour nous faire accepter comme vraies, en s'appuyant sur un document, des assertions contredites par ce même document sur lequel il base ses dires.

Pour moi, cette mesure ne rend justice ni au Canada ni à l'empire. On nous demande de verser au trésor impérial 35 millions, et l'on nous dit que, comme conséquence de ce cadeau, de ce tribut, de cette contribution, nous aurons un représentant au Conseil de la défense. En d'autres termes, les ministres de notre gouvernement veulent nous faire croire que, moyennant cette somme, nous acquerrons le droit d'être représentés dans ce conseil de la défense. Je me demande s'il est bien juste de vouloir que nous donnions une somme d'argent, dont on n'a pas besoin, en échange d'un conseiller, que l'on ne sollicite pas davantage. Ce conseiller serait inutile. Mais il y a autre chose. Ce représentant, l'aurons-nous là pour toujours ou seulement pour un temps? Si c'est pour un temps, ce serait payer un peu cher un avantage douteux. Si c'est pour toujours, si cela doit faire partie de la politique permanente que l'on nous annonce, il conviendrait de soumettre la chose au peuple de ce pays. Le gouvernement du jour nous a dit que, lorsqu'il proposerait une politique ayant pour objet l'établissement au Canada d'une marine de guerre permanente, il la soumettrait au pays. Si cette représentation dans les conseils de l'empire doit avoir un caractère de permanence, il serait bon de consulter l'électorat; car personne d'entre nous n'a reçu du peuple le mandat d'envoyer un représentant en Angleterre. Et qu'y ferait-il? Serait-il là pour surveiller l'emploi de nos fonds? Si je ne me trompe, cette somme de 35 millions serait, si jamais elle était votée, dépensée conformément aux instructions du gouverneur général en conseil. Notre représentant irait-il là-bas donner son avis, et, pour me servir des expressions de mon excellent ami le directeur général des Postes, doit-il monter les marches du temple où vont se débattre les questions de paix et de guerre? Si cela est, m'est avis qu'avant d'envoyer en Angleterre un pareil représentant, il conviendrait de s'informer auprès du peuple s'il désire changer son état constitutionnel.

Outre qu'elle est hors de propos, la mesure est mauvaise. Me serait-il permis, monsieur l'Orateur, de dire que, depuis la présentation de ce projet, et depuis que dans cette Chambre des discours ont été prononcés sur le sujet, la chose a fort préoccupé les esprits dans toute l'étendue du territoire. Le premier ministre nous a dit en présentant sa résolution que, depuis 1763, la protection accordée par l'Angleterre au Canada allait lui coûter énormément cher. On nous a enseigné à penser que la Grande-Bretagne avait voulu, en décidant de reculer les bornes de son empire jusqu'aux confins de l'univers, montrer au monde ce dont les Anglais sont capables. Elle a voulu édifier le plus vaste empire dont l'histoire ait jamais parlé. Elle a voulu, dans l'intérêt de la civilisation, donner au monde la protection de son drapeau. Aujourd'hui, les ministres canadiens veulent nous faire entendre que nous nous sommes trompés en pensant que l'Angleterre s'était inspirée de motifs aussi élevés; qu'il existe un registre où l'on tient le compte de tout ce que l'Angleterre a dû dépenser pour notre protection. Selon eux, la Grande-Bretagne ne nous a accordé ni liberté ni indépendance, elle nous a vendu sa protection et l'heure est venue de commencer à nous acquitter de notre dette. Voilà ce qui ressort de leurs discours. Nous avons toujours pensé vivre libres dans un pays libre sous la protection la plus entière du drapeau britannique, librement accordée. Si maintenant il nous faut commencer à payer cette protection, la plupart de nos gens, en hommes pratiques, ne vont-ils pas se mettre à calculer quel pourrait bien être le chiffre de notre dette. C'est, à mon sens, chose pernicieuse que d'avoir fait des discours comme quelques-uns en ont fait dans cette Chambre; parce que c'est vouloir remplacer par une question de comptabilité, par une question de dollars et de sous, l'amour et la sympathie que nous avions éprouvés pour la couronne anglaise pour ce que la Grande-Bretagne a fait pour notre population. Et cela, vous le faites dans un temps où les autorités de l'empire déclarent, de façon non équivoque, qu'elles n'ont pas besoin de notre assistance. Elles disent que, seule et sans aide, l'Angleterre est en mesure de préserver dans le monde entier les intérêts vitaux de l'empire.

Pourquoi donc cette offre est-elle faite? Parce que le parti au pouvoir s'arroge le monopole du patriotisme; parce que, afin de garder dans ses mains les rênes de l'administration, il agite une fois de plus le vieux drapeau qui déjà lui a si bien servi.

J'ai dit que cette mesure avait été machinée pour des fins politiques. Non seulement le mémoire ne dit pas qu'une crise existe, mais il déclare au contraire qu'il n'en existe pas. Ce mémoire du ministre de la marine d'Angleterre ne saurait établir l'existence d'une crise; car, autrement, ce serait, de la part du gouvernement anglais, l'aveu public de son impuissance à gérer les affaires de l'empire. Cette mesure est le résultat d'une entente du parti tory canadien avec le parti unioniste anglais. L'idée d'une contribution en argent est venue à ce pays pour la première fois il y a trois ans. On nous avait alors parlé de 20 millions. Depuis, l'Angleterre s'est occupée à exécuter son programme naval, et elle se déclare en mesure, seule et sans aide, de veiller sur les

intérêts vitaux de l'empire. En Angleterre, la crise est passée; mais, au Canada, elle s'accentue. Ceux qui ont en mains l'administration des affaires impériales viennent nous dire que nulle crise n'existe, que l'on n'a besoin de rien, qu'il n'y a en vue aucun péril, et voici qu'au Canada, des ministres, sans que rien ne les y oblige, portent de 20 à 35 millions la contribution dont on avait parlé. Là-bas, ceux qui sont comptables de leurs actes au peuple assurent que la construction de ces trois navires ne répond à aucun besoin. Ici, des ministres, à qui personne n'a demandé d'exprimer un avis, offrent d'ajouter 15 millions à la somme que l'on avait pensé à donner il y a trois ans. Je représente dans cette assemblée un des comtés de ce pays; j'ai été élu pour voir aux affaires du Canada et non pour voir à celles de la Grande-Bretagne. M'est avis que le peuple anglais sait donner sa confiance aux hommes qui la méritent, et maintenir au pouvoir ceux qui en sont dignes. En donnant mon vote dans cette Chambre à une offre de fonds à employer pour des vaisseaux que ceux-là n'ont pas prévu qui étaient les plus intéressés au maintien de la suprématie maritime de la Grande-Bretagne, ce serait signifier au peuple anglais qu'il n'a pas su choisir, pour gérer ses affaires, les hommes qu'il fallait. Pour moi, je déclare n'avoir pas été élu pour cela. Les Anglais d'Angleterre sont en mesure de savoir ce qui convient à l'empire, et lequel des deux partis politiques il leur est utile de maintenir au pouvoir. Les habitants de la Grande-Bretagne ont, je n'en doute pas, confiance en ceux qui les gouvernent et qui, dans le passé, se sont montrés capables d'assurer le développement de leur pays et de l'empire en général. Lorsque ces mêmes hommes, sous la foi du serment qu'ils ont prêté, adressent à cette Chambre un document de la nature du mémoire du ministre de la marine d'Angleterre, document où n'existe pas l'ombre d'une preuve d'un besoin de navires ou d'argent, c'est assez pour que je me sente obligé de voter contre la résolution dont nous sommes présentement saisis et d'empêcher, s'il est possible, que ce projet ne passe; car, monsieur l'Orateur, en mon âme et conscience, je crois que, si ce projet de contribution était approuvé par le parlement canadien, ce serait pour l'empire et pour le monde en général la preuve que la Grande-Bretagne, en cette année 1913, s'est sentie incapable de maintenir sa suprématie parmi les nations de l'univers. Quand les ministres responsables au peuple de la Grande-Bretagne déclarent, en termes non équivoques, qu'ils sont en état de faire face à toutes les circonstances qui peuvent se présenter, je ne crois pas qu'il soit de l'intérêt de l'empire ni de l'intérêt du Canada que nous votions cette somme.

M. GAUTHIER.

De son côté, monsieur l'Orateur, le parti libéral dans cette Chambre a soumis une proposition conforme au programme dont l'initiative a été prise par les plus hautes autorités navales de la Grande-Bretagne. Si j'ai bien saisi le sens de ce mémoire, l'Angleterre est en train de concentrer sa flotte dans ses propres eaux, et elle demande aux colonies de voir elle-mêmes à protéger leur littoral, comme aussi de se porter au secours de la Grande-Bretagne si jamais l'empire était en danger. La mesure que nous proposons, nous les membres de la gauche, s'harmoniserait avec la direction présentement donnée aux affaires navales en Angleterre. Aussi, je prendrai tous les moyens d'empêcher que ne passe le projet du Gouvernement. Je voterai donc contre la résolution et en faveur de l'amendement.

M. S. SHARPE (Ontario-nord): L'honorable député de Saint-Hyacinthe s'est donné bien du mal pour réfuter ce qui pour cette Chambre doit être à l'heure qu'il est un fait dont l'évidence saute aux yeux. Je crois que les témoignages documentaires produits devant cette Chambre par les députés qui ont pris la parole à l'appui du projet dont nous sommes saisis ont prouvé, à la satisfaction de tout homme sensé, qu'il existe vraiment une crise dans les affaires navales de l'Angleterre. Pour démontrer la chose, je pourrais infliger à la Chambre la lecture de nombreuses citations, si j'en éprouvais le désir; mais, pour faire justice de cette partie de l'argumentation de l'honorable député, je me contenterai de lire les lignes suivantes que j'emprunte au " Yorkshire Herald " du 17 août 1912:

La menace allemande est maintenant devenue une réalité pour tout le monde, sauf quelques pédants politiques ou religieux.

Je ne voudrais pas mettre l'honorable député dans l'une ou l'autre de ces catégories; mais voilà ce que pense le " Yorkshire Herald " de ceux qui font effort sur eux-mêmes pour croire que rien aujourd'hui ne menace l'empire britannique.

Des membres de la gauche ont voulu nous faire entendre aussi que ce don de 35 millions faisait tort à notre autonomie. Je ne m'attarderai sur ce point que tout juste le temps de lire, dans un article de fond publié le 5 décembre dernier dans le " Manitoba Free Press ", un des journaux les mieux rédigés et les plus influents de ceux qui servent au Canada les intérêts du parti libéral, le passage suivant:

Dire que le Canada ne peut donner directement à l'Angleterre soit de l'argent, soit des dreadnoughts, sans par là porter atteinte à son autonomie, c'est tout simplement un non sens. Le parlement fédéral dispose de la fortune du pays et peut en faire ce qu'il lui plaît. Il peut présenter à la mère patrie un

cadeau sans pour cela diminuer le moindrement son droit d'exercer dans toute leur étendue ses fonctions constitutionnelles.

J'ai écouté cette après-midi avec beaucoup d'intérêt l'honorable député de Saint-Jean. Il parle toujours avec suavité, avec dignité et avec force, et il a le talent de toujours intéresser et amuser la Chambre. Il a, comme tant d'autres libéraux, exprimé le désir d'une autre élection. Je tiens à ce que vous sachiez, monsieur l'Orateur, que le procès fait au parti libéral le 21 septembre 1911 a été impartial. Il a été déclaré coupable et condamné à rester quatre ans sur les bancs de l'opposition. Au reste, jamais je n'ai connu un criminel qui, condamné à l'échafaud, n'ait sollicité un deuxième procès. Il dit être impatient de subir une autre élection; mais, en même temps, il ne veut présenter à ses juges qu'un seul côté de la question. Il a soumis au Parlement sa cause, laquelle se résume à établir deux escadres; tandis que le Gouvernement a deux politiques à proposer, dont une seulement a été soumise aux électeurs, celle qui vise à une contribution d'urgence de 35 millions. Sa politique navale permanente n'a pas encore été énoncée et, quand elle le sera, la plupart de ceux qui, aujourd'hui, désirent se présenter devant le peuple ont de grandes chances en définitive de rester parmi le peuple. Toute cette affaire nous fait penser à l'attitude d'un avocat qui présente sa cause au jury et qui voudrait, avant que son adversaire ait fini d'exposer la sienne, que le jury rendît son verdict. Nous sommes tout prêts à soumettre au peuple cette question, mais dans sa totalité, et lorsque non seulement la partie ayant trait à une contribution d'urgence lui sera soumise, mais aussi celle relative à des mesures qui auront un caractère de permanence.

Je n'entends pas et je n'ai pas entendu retenir bien longtemps l'attention de la Chambre dans une discussion de cette affaire. De fait, je n'aurais même pas pris la parole sur cette question, n'eût été que l'honorable député de Renfrew-sud et d'autres m'ont accusé avec d'autres membres de la droite qui ont voté en faveur de l'amendement de l'honorable député de Jacques-Cartier, d'être inconséquent. Chacun de nous se souvient que l'amendement qu'avait proposé l'honorable député de Jacques-Cartier portait que le projet du gouvernement Laurier relatif à la marine serait, avant d'être mis à effet, soumis au peuple au moyen d'un plébiscite. L'honorable député de Renfrew-sud a dit aussi des membres de cette Chambre qui ont voté en faveur de cet amendement qu'ils se rendraient coupables d'inconséquence s'ils appuyaient le projet de loi actuel, à moins qu'il n'ait été au préalable soumis à l'approbation du peuple. Comme c'est la première occasion qui m'en est offerte, je désire la mettre à profit en repoussant ce reproche d'inconséquence, et en exprimant toute la satisfaction que j'éprouve d'avoir agi comme je l'ai fait. Je désire réitérer avec toute l'énergie dont je suis capable les sentiments que j'ai exprimés dans cette circonstance. Mon attitude et mon vote en 1910 ont clairement fait connaître mon opinion. On se souviendra que l'amirauté anglaise avait, en 1909, fait aux colonies autonomes certaines propositions leur suggérant les mesures les plus propres à aider la Grande-Bretagne. Le gouvernement libéral a repoussé ces propositions et, le 3 février 1910, il a présenté certain projet dont l'exécution allait entraîner le Canada dans des dépenses à n'en plus finir, sans profit pour le pays, non plus que pour l'empire. Cette affaire d'une marine canadienne n'avait jamais auparavant été discutée à quelque élection générale, et, de toutes les parties du pays, on demandait de ne point adopter des mesures aussi radicales que les mesures annoncées sans donner au peuple une occasion de se prononcer à leur sujet. D'importantes publications comme, par exemple, dans l'Ouest, le Grain Growers' Guide et, dans l'Est, le Weekly Sun, et d'importantes sociétés, comme, dans l'Ouest, la Grain Growers' Association et, dans l'Est, les "Grangers" demandaient que peuple fût consulté sur la décision à prendre dans cette affaire. J'avais dit à mes électeurs, antérieurement à cette élection, qu'avant de donner effet à une mesure entraînant une dépense de fonds considérables, on devrait, à mon sens, la soumettre au peuple. J'ai en conséquence voté pour l'amendement de l'honorable député de Jacques-Cartier, et je suis content de l'avoir fait. Voici l'amendement:

Cette Chambre, tout en affirmant son inaltérable dévouement à la Couronne britannique, est d'avis que le projet de loi actuellement l'objet de son examen modifie les relations du Canada avec l'empire et devrait, par conséquent, être soumis au peuple canadien, afin d'obtenir sans retard l'opinion de la nation au moyen d'un plébiscite.

Votèrent en faveur de cette mesure neuf députés conservateurs de la province de Québec, sept députés conservateurs de la province d'Ontario, Broder, Chisholm, Currie, Lewis, Sharpe, White et Wilcox; tandis que les autres provinces en comptaient deux. Au cours du débat, je pris la parole et indiquai à la députation le devoir qui, à mon humble avis, lui incombait. C'est avec un vif plaisir que j'ai entendu le chef du Gouvernement formuler sa propostion, tendant à présenter immédiatement trois dreadnoughts à la Grande-Bretagne et à ajourner le système permanent de marine militaire jusqu'à ce qu'il ait été mûrement étudié et soumis au peuple. Au cours du débat de 1910, j'ai fait une assez exacte prédiction de

ce système, tel que tracé par le gouvernement actuel. Qu'on me permette d'emprunter un court extrait à ces observations:

La questiton se pose ici : quel est le devoir qui incombe en ce moment au Canada? Si on jette le défi à la suprématie de la flotte britannique, comme je le crois; si le besoin qui se fait sentir est réellement urgent, pressant et impérieux, comme je le pense, alors cette Chambre a le devoir de prendre une initiative prompte, énergique, décisive. Le Canada a le devoir d'ordonner la construction non pas de deux ou trois dreadnoughts. mais d'un nombre suffisant pour faire face aux besoins de la situation. Il faut ordonner des dreadnoughts suivant l'étendue du péril, suivant la gravité du danger à appréhender suivant les besoins de la situation. Ces dreadnoughts, il faut les équiper, leur donner un personnel de marins et d'officiers britanniques, en attendant que les Canadiens puissent se former pour ce service, et tout cela aux frais du Canada. Quant au système de marine militaire permanent, c'est là une question sur laquelle il faut laisser au peuple le soin de se prononcer. Ayant ainsi, dans une certaine mesure, réparé notre négligence passée et satisfait à une obligation d'ancienne date, nous pourrions alors étudier la délibération voulue, au regard de nos obligations d'ordre constitutionnel envers les électeurs qui nous ont envoyés ici, le système permanent que doit adopter le pays pour la construction, l'organisation et l'entretien du service naval canadien. Puis, nous aurions le temps de considérer et de régler toutes les questions de nature impériale se rattachant à la marine militaire et ses relations avec l'empire; la question du contrôle et du commandement de la marine en temps de guerre, bref, dans quelle mesure le Canada doit avoir voix au chapitre pour la décision des questions impériales. Le peuple canadien a droit qu'on le consulte, avant qu'on prenne décision au sujet de ce système permanent. Nous n'avons pas reçu de mandat des élections.

Puis vient ma conclusion. Je tiens à rappeler à cette Chambre que je ne fais ici qu'exprimer mes propres opinions. Je suis un humble membre de cette Chambre; aussi n'ai-je point la prétention de me faire l'interprète de mes collègues. Je n'exprime ici que mon propre avis et, si je ne me trompe, mon exposé de la situation est exact. J'ajoutais:

A mon avis, le Canada a le devoir de commander immédiatement la construction des dreadnoughts devant former partie de la marine militaire canadienne et coopérer avec la flotte impériale dont ils feraient partie à l'heure du danger et aux moments critiques, ils seraient sous le contrôle de l'amirauté britannique. Il faudrait alors ajourner l'inauguration d'un système permanent jusqu'après consultation du peuple, soit au moyen d'un referendum, soit d'une élection générale. En attendant, sans vouloir me faire l'interprète de mes collègues, je désire répéter ici ce que j'ai déclaré à la tribune populaire de mon comté, ainsi que dans les corridors de la Chambre: Je suis partisan du principe d'une marine militaire canadienne, et cela parce que, à mon avis, c'est le meilleur moyen de servir les intérêts de l'empire de l'avenir et d'aider ce pays à atteindre ses grandes destinées.

La Chambre le voit donc, je voulais alors qu'on soumît au peuple tout projet de marine permanente, et cependant je voulais aussi que le pays offrît immédiatement un certain nombre de dreadnoughts, suivant les besoins de la situation. Telle était l'attitude du parti conservateur, avant les dernières élections générales et mes électeurs me donnèrent leur approbation à cette élection. Depuis que j'ai exprimé ces vues devant la Chambre, il est survenu une nouvelle élection générale et j'eus pour concurrent à cette élection M. H. M. Mowat, avocat, un fort estimable citoyen, président de l'association libérale d'Ontario. Jouissant de pareille influence au sein du parti libéral, M. Mowat put appeler à son aide et réunir autour de lui toutes les forces du parti. Il appela l'honorable A. G. McKay qui ouvrit la campagne électorale dans mon comté; il appela le révérend M. Macdonald, le rédacteur du " Globe ", et dit-on, l'auteur du projet de réciprocité, bref, celui qui a donné le coup de grâce au parti libéral. Il s'assura en outre les services d'un autre esprit dirigeant, du député de Renfrew-sud (M. Graham) qui siège ici. Portant la parole à Beavertown, dans mon comté, mon concurrent essaya de critiquer mon attitude en votant en faveur de l'amendement du député de Jacques-Cartier (M. Monk). Il m'accusa de nourrir des sympathies pour le parti nationaliste, parce que j'avais voté en faveur de l'amendement tendant à soumettre la question au peuple. Il traça de moi un portrait que je ne voudrais pas reproduire ici, à titre d'adhérent du groupe nationaliste du parti conservateur; or, au cours de ses observations, un brave libéral, du nom de Wyndatt qui, soit dit en passant, à cette élection vota en faveur de M. Mowat, se trouvant dans l'auditoire et obéissant à un vif sentiment de loyalisme et de bonne foi, dit à M. Mowat : " Le représentant du comté;—celui qui a l'honneur de porter ici la parole en ce moment—s'est inspiré des vœux de ses commettants en votant ainsi; il s'est aussi inspiré d'une déclaration faite à une assemblée, tenue antérieurement à ce scrutin; il a consulté, en votant ainsi, les vœux de centaines de personnes qui lui avaient écrit, lui déclarant qu'elles tenaient à avoir voix au chapitre dans la solution de cette question ". Aussi, mon concurrent qui critiquait l'attitude que j'avais prise en votant pour l'amendement du député de Jacques-Cartier changea immédiatement de sujet, et les électeurs ont prouvé qu'ils approuvaient mon attitude et mon vote sur l'amendement en question, en portant ma majorité de 200 à 600 voix. Mon vote sur le bill de la marine a donc été débattu,

au cours de la dernière campagne électorale, en dépit des dires du député de Wellington-sud qui a affirmé qu'en dehors de la province de Québec, la question de la marine n'a jamais été discutée dans aucun comté.

Il y a trois ans, je demandais que le Canada offrît immédiatement trois dreadnoughts et que le gouvernement soumît au peuple la question d'une marine militaire permanente; et c'est encore là mon attitude aujourd'hui. Et quand un collègue m'accuse d'illogisme dans mon attitude, je réponds que les faits lui donnent le démenti.

Il n'est pas sans intérêt de retracer les diverses attitudes adoptées par les députés de la gauche, et de contraster leur attitude de 1910, alors qu'ils étaient au pouvoir, avec celle de 1912, alors qu'ils siégeaient à gauche. Dans l'opposition, ces messieurs sont prodigues de promesses; mais au pouvoir, ils ne tiennent guère parole. Au moment où l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les autres possessions d'outre-mer adoptaient les propositions de l'amirauté et offraient des dreadnoughts, le Canada, sous la direction d'un premier ministre qui n'a guère témoigné de zèle pour les intérêts de l'empire, restait pitoyablement en arrière. Quand le chef libéral présenta à cette Chambre les maigres propositions soumises au peuple canadien, on y sentait l'absence de tout enthousiasme pour l'unité impériale. Le parti libéral avait repoussé l'avis de l'amirauté britannique conseillant de construire un unité de la flotte au coût approximatif de $25,000,000; puis, revenant ensuite à la charge, il avait demandé ce qu'il pourrait acheter pour la maigre somme de $4,000,000 ou $6,000,000; le Canada fut humilié aux yeux de tout l'empire, et les électeurs canadiens sentirent toute l'ignominie de cette insigne infériorité que leur avait imposée le parti libéral. Voulant se cramponner au pouvoir, le Gouvernement libéral proposa à cette Chambre une mesure sans valeur. Le parti libéral se trouva dans une impasse; il avait blessé ses partisans de Québec en s'aventurant aussi loin et mécontenté les autres provinces, en n'allant pas assez loin. Cela soit dit sans déroger au respect que je dois au chef du Gouvernement libéral du jour; car je professe le plus profond respect tant pour son habileté que pour la haute situation qu'il occupe. Seulement qu'il me permette de lui dire qu'avec "ses soixante-dix ans au service de l'empire" dont il s'est vanté l'autre jour, il eût été plus à son honneur et à celui de son parti, s'il eût tenté de réaliser, alors qu'il était au pouvoir, ce système des deux unités de la flotte, qu'il préconise avec tant de complaisance. Lorsqu'il était au pouvoir, le gouvernement libéral, par son programme naval, a rendu le Canada un objet de ridicule et de mépris aux yeux de tout l'empire. Et aujourd'hui que ces messieurs sont à la gauche et réduits à une absolue impuissance, ils prennent une pose tragique et tentent de renchérir sur le seul parti qui ait jamais essayé de rendre un véritable et réel service à l'empire. Le parti libéral sera jugé au pays—je le dis à dessein—sur ses propres agissements alors qu'il était au pouvoir, et non pas sur ses bruyantes protestations aujourd'hui qu'il est relégué à la gauche. Le "Rainbow" et le "Niobé" représentent tout son programme au pouvoir; les deux unités de la flotte, toute sa politique, aujourd'hui. Le "Rainbow" et le "Niobé" donnent la mesure de son désir d'aider à l'empire; les deux unités de la flotte, la mesure de son désir de remonter au pouvoir. Au sommet de la puissance, dans toute sa force et sa vigueur politiques, il a trépassé en donnant naissance à ces deux misérables avortons, le "Rainbow" et le "Niobé"; quel espoir y a-t-il pour ces deux cossus et robustes jumeaux, les unités de la flotte de l'Atlantique et du Pacifique, aujourd'hui que le parti libéral est dans l'opposition, découragé, démoralisé, déchiré par les dissensions intestines, et nullement en état de subir un autre douloureux accouchement?

Quand bien même le Gouvernement actuel n'aurait rien fait de plus, il a obligé le parti libéral de sortir de ses retranchements et de prendre une attitude définie sur cette question. L'attitude favorite du chef de l'opposition et de son parti est de demeurer dans les lignes de Torres-Vedras. Or, aujourd'hui ils sont sortis de leurs retranchements et ont révélé leur position. L'attitude patriotique du parti conservateur et l'opinion très prononcées du pays les ont forcés de rompre le silence, et de proclamer à son de trompe, leur politique de revendiquer le mérite et l'honneur du désir qu'ils manifestent, quel qu'il soit, de venir en aide à l'empire. La politique du parti conservateur a eu du moins ce résultat de forcer le parti libéral à adopter une attitude bien tranchée, à faire un pas de l'avant, à formuler un programme prononcé, à prendre une orientation définie tendant à offrir une aide sérieuse à l'empire. En même temps, le peuple canadien ne saurait que déplorer l'esprit de parti dont s'inspirent les libéraux en formulant leur programme actuel. Il eût été à l'éternel honneur des libéraux de mettre une sourdine, pour le moment, à leur esprit de parti et de prêter leur appui à cette proposition, comportant ce magnifique don de trente-cinq millions de dollars à l'empire.

Je puis parler de science certaine du sentiment public de l'Ontario. Tout le monde y est convaincu que la question de la marine militaire n'aurait pas encore dépassé l'étape du "Rainbow" et du "Niobé", n'eût été cette admirable mesure législative dont le premier ministre nous a donné un si bel aperçu. Cherchant à recouvrer leur

réputation perdue et quelque chose de leur ancien prestige, les libéraux se sont rendus grotesques au regard de leurs agissements d'antan, en prenant ici une attitude tragique et en cherchant à surenchérir sur leurs adversaires par l'offre de deux unités de la flotte pour l'empire. Leur marine militaire est d'ordre politique, ce n'est pas une marine réelle. Une flotte d'aéroplanes conviendrait davantage à certains de ces messieurs; car s'ils ne réussissaient pas à les armer et à les garnir d'hommes ils pourraient du moins fournir le moyen de les mettre en mouvement. Les avantages de la proposition en discussion sautent aux yeux de tous ceux qui ont étudié la question. Elle implique une aide réelle accordée à l'empire et cela immédiatement. Elle donne le temps d'étudier mûrement un système de marine militaire d'ordre permanent soumis à l'approbation du peuple. Elle ferme le cercle des dominions d'outre-mer prêtant leur coopération et leur concours financier à la commune flotte impériale. Elle démontre la solidarité impériale.

Puis elle prouve à l'Allemagne l'absolue futilité de l'ambition insensée qui la pousse à vouloir dépasser l'empire britannique en construction navale. Et c'est là ce qu'entendent les journaux par " l'effet moral " de cette politique; elle prouvera à l'Allemagne qu'elle ne saurait, même par un surcroit de dépenses, distancer l'empire britannique en matière de constructions navales. Cela veut dire, j'espère, que la paix sera rétablie et qu'en dernière analyse, un traité universel de désarmement sera conclu entre les puissances mondiales. La proposition si habilement présentée par le premier ministre rallie l'approbation du peuple canadien et flatte sa fierté nationale, en lui conférant l'inestimable privilège de compter des dreadnoughts dans la ligne de feu et à participer ainsi aux entreprises impériales. Elle assure, dans le moment, la solution pratique d'une question hérissée de difficultés. Je vois quelques collègues esquisser un sourire. Il faut en convenir, en dehors de tout esprit de parti, c'est là une question difficile et qui s'impose aux préoccupations de nos esprits d'élite. Vu l'étendue de notre territoire et le caractère cosmopolite des populations que nous avons attirées vers nos domaines de colonisation, c'est là une question difficile. Il faut du temps pour le perfectionnement d'un système permanent de marine militaire et, avant son adoption, ce système sera soumis à l'étude et à la ratification du peuple canadien. La proposition formulée par le parti libéral, comportant la création de deux unités de la flotte, dont le Canada aurait la propriété et qu'il armerait et équiperait lui-même, ne subviendrait aux besoins que dans un avenir éloigné. En présence de la situation actuelle du marché de la main-d'œuvre, il serait absolument impossible de faire l'application immédiate de ce système. Ecoutons ces quelques paroles de M. Frederick William Wallace, de Montréal, dont l'autorité en matière d'affaires de marine est reconnue du monde entier.

M. SHARPE.

Pour que le Canada pût maintenir une marine militaire capable de défendre nos longues lignes côtières, tant de l'est que de l'ouest, même contre une pussance de sixième ordre, il faudrait une marine beaucoup plus puissante que le Canada n'est en mesure d'entretenir en ce moment. Pendant nombre d'années encore, il nous faudra compter sur l'Angleterre, bien qu'éventuellement, nous soyons "peut-être" assez puissants pour maintenir notre propre marine militare. Le mot " peut-être " est accentué, parce que, bien que nous soyons peut-être assez riches pour nous payer le luxe d'une marine de guerre, cependant, si la prospérité actulle du Canada continue, nous ne réussirons jamais à trouver des Canadiens pour les équipages de ces navires.

Puis, il décrit les difficultés que rencontrent les autorités aux Etats-Unis pour obtenir des recrues pour la marine de guerre; il signale les placards attrayants et séduisants affichés un peu partout aux Etats-Unis, afin d'engager les hommes à entrer au service naval. Et quelle est sa conclusion? La voici:

Peu d'Américains de naissance signent d'engagements pour la marine militaire, et ceux qui le font sont des gens perdus de réputation; des vauriens moralement, socialement et autrement. Hivers rigoureux, temps difficiles et grèves, voilà les meilleures époques pour le recrutement aux Etats-Unis. La marine devient alors en quelque sorte un refuge pour les indigents et les dégénérés au moral. Les déserteurs des navires étrangers, Finnois, Autrichiens, Scandinaves, Russes et Latins entrent volontiers dans la marine des Etats-Unis; car ils y apprennent la langue du pays et un métier, et cette vie leur semble facile, en regard de leur existence première.

Il dit ensuite comment nous pourrions utiliser ceux qui suivent la carrière des marins au cours de la saison de navigation, mais ont des loisirs pendant les autres mois de l'année; puis il montre comment nous pourrions ainsi compter sur un effectif de réserve navale de 50,000 hommes. Le Canada, à son avis, pourrait former une réserve navale de 50,000 hommes, composée de marins qui exercent leur profession sur nos côtes et de navigateurs qui s'emploient sur nos grands lacs. Il ajoute que bien que nous donnions des vaisseaux à la Grande-Bretagne, chose qu'il approuve, nous pourrions utilement façonner cette bonne matière première pour les besoins de l'heure critique. Il montre que son projet est susceptible de réalisation, en faisant remarquer qu'on pourrait exercer ces individus

pendant la saison de repos, alors qu'ils ont peu à faire dans leurs carrières respectives.

En terminant, je tiens à répéter, de ma propre autorité à titre de simple député et sans chercher à engager en rien mon parti, que je réaffirme l'attitude que j'ai prise en 1910. A mon avis, il conviendrait de combiner les deux propositions qui nous ont été soumises; il faudrait, d'abord, une contribution immédiate, ainsi que le premier ministre nous en a donné l'aperçu, et cela pour répondre aux besoins des circonstances critiques; puis, quand viendrait le moment d'élaborer son système permanent de marine militaire, le gouvernement devrait adopter un projet comportant le principe d'une marine militaire canadienne. Les deux systèmes aujourd'hui devant cette Chambre ne sont nullement contradictoires; ils se complètent mutuellement. L'adoption du plan que je suggère éliminerait la question navale de l'arène politique, ce qui serait le comble des désirs de nombre des députés; et la question serait posée sur le terrain d'un civisme et d'un patriotisme éclairés. Parce que le parti libéral a suggéré deux unités de la flotte comme son système, il ne s'ensuit pas nécessairement que son projet soit défectueux; il est possible qu'il ait enfin trouvé par hasard le système qu'il faut. Dans ses beaux jours, sir Oliver Mowat s'emparait souvent des mesures de ses adversaires politiques et se les appropriait sans scrupule. Quant à savoir si le gouvernement, en formulant son système permanent de marine, devrait adopter, avec certaines modifications, la proposition de nos amis les libéraux, c'est là une question qui mérite étude. Par là, on ferait disparaître ces questions nationales et impériales de l'arène des combats politiques; il serait fait droit à la demande d'aide immédiate et on donnerait satisfaction aux aspirations du peuple canadien pour l'établissement d'une grande industrie de constructions maritimes au pays même. Je tiens, toutefois, à ajouter que j'ai pleinement foi dans les lumières et le jugement du chef du parti conservateur et de ceux qui coopèrent avec lui au gouvernement du pays.

Oui, j'ai pleine confiance dans le premier ministre dont la visite à la mère patrie a marqué une étape de progrès décisive dans l'histoire de l'empire britannique, et dont les discours publics en Angleterre ont établi ses caractéristiques impériales; bref, un chef, dont la charmante personnalité, le patriotisme rigoureux et de bon aloi, la fermeté et l'habileté consommée le désignent comme la plus remarquable figure de l'histoire impériale de ces derniers temps et sur lesquels les yeux de tout l'empire se sont arrêtés depuis quelques mois. Un chef de cette trempe, j'en suis sûr, est en mesure de mener à bonne fin un projet répondant aux vœux non seulement du peuple canadien, mais de tout l'empire.

(Sur motion de M. Devlin, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

La séance est levée à onze heures moins vingt minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 20 janvier 1913.

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

1re LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé.

Le 1er (bill n° 77), déposé par M. Armstrong (Lambton), autorisant la compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton et à Fort-McMurray;

Le 2e (bill n° 78), déposé par M. Aikins, autorisant la Canada Hail Insurance Corpany;

Le 3e (bill n° 79), déposé par M. Green, concernant la compagnie du chemin de fer de Caribou à Barkerville et à Willow-River;

Le 4e (bill n° 80), déposé par M. Baker, autorisant la compagnie du chemin de fer de la rive du lac Huron;

Le 5e (bill n° 81), déposé par M. Cromwell, autorisant la compagnie du chemin de fer international de Québec à Portland;

Le 6e (bill n° 82), déposé par M. Green, concernant la compagnie du chemin de fer de Shuswap à Okanagan;

Le 7e (bill n° 83), déposé par M. Sharpe (Lisgar), concernant la compagnie du chemin de fer Southern Central Pacific.

2e LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 58), déposé par M. Barnard, autorisant la International Trust and Investment Company;

Le 2e (bill n° 66), déposé par sir Edmund Osler, concernant la Canada Permanent Morgage Corporation;

Le 3e (bill n° 70), déposé par M. Lewis, concernant la compagnie du chemin de fer Huron and Ontario et l'autorisant à changer son nom en celui de Toronto and Northwestern.

Le 4e (bill n° 71), déposé par M. Macdonell, concernant un brevet appartenant à la Gold Medal Furniture Manufacturing Company, Ltd.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

DRAGAGE A PORT-HOOD.

M. CHISHOLM (Inverness) demande:

1. Le ministre des Travaux publics ou tout autre ministre du Gouvernement a-t-il reçu une demande de quelqu'un l'été ou l'automne dernier pour le dragage du havre de Port-Hood? Dans l'affirmative, qui a fait cette demande?

2. Le Gouvernement a-t-il fait des arrangements pour faire exécuter ces travaux l'automne dernier? Dans l'affirmative, pourquoi le dragage n'a-t-il pas été fait, et à la demande de qui le projet a-t-il été abandonné?

M. CODERRE:

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

QUEBEC RAILWAY, LIGHT, HEAT AND POWER COMPANY.

M. LEMIEUX demande:

Le Gouvernement ou aucun de ses membres a-t-il reçu communication du compte rendu analytique de l'assemblée générale des obligataires français de la Quebec Railway, Light, Heat and Power Company, tenue à Paris, le 7 décembre 1912?

M. CODERRE: Aucun renseignement.

BASSIN A FLOT A QUEBEC.

M. LEMIEUX demande:

1. Des offres ont-elles été faites au Gouvernement pour la construction d'une cale flottante à Québec?

2. Dans l'affirmative, par qui et à quelle date des offres ont été faites?

M. CODERRE:

1. Aucun renseignement.

2. Répondu sous le n° 1.

BASSIN DE RADOUB A QUEBEC.

M. LEMIEUX demande:

1. Une offre a-t-elle été faite au Gouvernement pour la contructon d'un bassin de radoub à Québec?

2. Dans l'affirmative, par qui et à quelle date?

M. CODERRE:

1. Le département des Travaux publics n'a pas reçu d'offres pour construire un bassin de radoub à Québec, sous l'empire de la loi concernant les bassins de radoub, mais lorsque des soumissions ont été demandées, sous l'empire de cette loi, sir John Jackson (Canada) limitée, à offert, le 2 juillet 1912, de construire un bassin de radoub pour l'Etat.

2. Répondu sous le n° 1.

STATIONS DE SAUVETAGE DANS LES PROVINCES MARITIMES.

M. SINCLAIR demande:

1. Quels sont les noms du patron, du second et de chaque membre de l'équipage du bateau de service de sauvetage à Canso (N.-E.), employés avant le 11 octobre 1911?

2. Quels sont les noms des préposés à ce même service aujourd'hui?

3. Quels étaient les noms des préposés à ce même service à White-Head (N.-E.), avant le 11 octobre 1911?

4. Quels sont les noms des préposés au même service aujourd'hui?

5. Quels sont les noms de tous les points de la côte des Provinces maritimes où l'on a établi des stations de sauvetage; à quelle date ces stations ont-elles été établies, et quels sont les noms et le domicile postal du chef de chacune de ces stations?

6. Quels sont les noms et le domicile postal de chaque patron ou chef de l'une ou d'autre desdites stations de sauvetage qui ont été destitués depuis le 11 octobre 1911?

7. Quels sont les noms et le domicile postal de chaque patron ou chef de l'une ou de l'autre desdites stations de sauveage, qui n'ont été destituées depuis le 11 octobre 1911, sans enquête préalable, si de telles destitutions ont eu lieu?

M. HAZEN:

1. W. G. Matthews, Ed. Burns, John Pembroke, Robt. Eustus, Pat. Ryan, John Sullivan, George Matthews.

2. John J. Berrigan, Wm. H. Manuel, Thos. McNeary, Jas. Keating, Wm. Hanlon, Ed. Flaherty, Jacob Manuel.

3. Hugh P. Munro, Jos. Uloth, Arthur Munro, Jas. Duncan, Abram Munro, Samuel Duncan, Chas. Duncan.

4. John Phalen, Thos. Feltmate, John J. Grover, Canon H. Feltmate, Geo. A. Grover, Adam Fitzgerald, Albert Uloth.

5. Little Wood Island, Grand Manan, N.-B.; 1910; Harry Harvey, Little Wood Island, Grand Manan, N.-B.

Richibucto, N.-B.; 1907; A. Long, Richibucto, N.-B.

Point Escuminac, N.-B.; 1908; E. F. Flieger, Pt. Escuminac, N.-B.

Baker's Cove, N.-B.; 1886; R. L. Baker, Baker's Cove, N.-E.

Blanche, N.-E.; 1889; W. A. B. Smith, Blanche, N.-E.

Bay View, N.-E.; 1911; J. W. Hayden, Bay View, Digby, N.-E.

Chéticamp, N.-E.; 1911; M. Maillet, Eastern Harbour, N.-E.

Clarke's Harbour, N.-E.; 1900; W. D. Attwood, Clarke's Harbour, N.-E.

Canso, N.-E.; J. J. Berrigan, Canso, N.-E.

Devil's Island, N.-E.; 1885; B. H. Henneberry, Devil's Island, N.-E.

Duncan's Cove, N.-E.; 1886, J. W. Holland, Duncan's Cove, N.-E.

Herring Cove, N.-E.; 1885; J. Gorman, Herring Cove, N.-E.

Pictou Island, N.-E.; 1889; D. McCallum, Pictou Island, N.-E.

Port Mouton, N.-E.; 1889; Walter Cook, Port Mouton, N.-E.

Scattarie, N.-E.; 1885; T. Nearing, Scattarie, N.-E.

Seal Island, N.-E.; 1880; Thos. Symonds, Seal Island, N.-E.

St. Paul's Island, N.-E.; 1885; John Campbell, St. Paul's Island, N.-E.

Whitehead, N.-E.; 1890; John Phalen, Whitehead, N.-E.

Sable Island, N.-E.; 1885; G. Soderberg, C. Ritcey, Sable Island, N.-E.

6. Captain John Champion, Alberton, I.P.-E.; Albert Cain, Baker's Cove, Yarmouth, N.-E.; W. G. Matthews, Canso, N.-E.; Wm. Leavitt, Cascumpeque, I.P.-E.; John Moore, Charlottetown, I.P.-E.; Everett P. Cox, Weller's Bay, Consecon, Ont.; Edward V. Dempsey, Herring Cove, N.-E.; Geo. Wisner, Long Point, Port Rowan, Ont.; Alex. Currie, Pictou Island, N.-E.; W. F. Clarke, Port Hope, Ont.; Edward Long, Southampton, Ont.; Hugh P. Munro, Whitehead, N.-E.

7. Captain John Champion, Alberton, I.P.-E.; Albert Cain, Baker's Cove, Yarmouth, N.-E.; Wm. Leavitt, Cascumpeque, I.P.-E.; Everett P. Cox, Weller's Bay, Consecon, Ont; Alex. Currie, Pictou Island, N.-E.; Edward Long, Southampton, Ont.; Hugh P. Munro, Whitehead, N.-E.

BRISE-LAMES A BERESFORD.

M. TURGEON demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une pétition des personnes habitant le district de Beresford, comté de Gloucester, demandant la construction d'un brise-lames dans ce district?

2. Le Gouvernement a-t-il ordonné de faire des études et une estimation du coût d'une telle construction?

3. Dans la négative, le Gouvernement donnera-t-il des instructions dans ce sens sans plus de délai?

M. CODERRE:

1. Oui.

2. Oui. Une estimation porté à $17,500 le coût de cet ouvrage.

3. Oui.

REMISE DE DROITS SUR LES RAILS D'ACIER.

*Sir WILFRID LAURIER demande:

1. A-t-on accordé une remise de droits de douane à la compagnie d'aciérie d'Algoma sur des rails d'aciers importés par cette compagnie à Fort-William?

2. S'il en est ainsi, à quelle date cette remise a-t-elle été faite, à combien s'est élevée cette remise et en vertu de quelle loi et de quel article de cette dernière a-t-on fait cette remise?

M. REID (Grenville):

1. Oui.

2. Cette remise s'est opérée à différentes dates après le 1er juin 1912, conformément à la disposition 92 du statut relatif au revenu consolidé et à l'auditeur. Le montant total représenté par cette remise s'est chiffré à $294,000, soit la moitié du droit sur 75,000 tonnes importées de ces rails, dont 50,000 tonnes devaient servir à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et 25,000 tonnes à la compagnie du Pacifique-Canadien qui faisait construire différentes lignes secondaires au Nord-Ouest. Ces compagnies avaient un besoin urgent de cet article si elles voulaient terminer les embranchements dont elles poursuivaient la construction en temps utile pour le transport de la récolte des provinces de l'Ouest, on avait établi jusqu'à l'évidence que les compagnies canadiennes qui fabriquaient ces rails ne pourraient remplir les commandes dont l'exécution ne pouvait souffrir de retard, parce qu'elles devaient exécuter avant tout les ouvrages qu'elles s'étaient engagées de faire, ce qui prendrait, et au delà, tout le temps qui leur restait au cours de la saison.

CONDITION DES CLASSES OUVRIERES.

M. DEVLIN demande:

1. Depuis le 21 septembre 1911, quelles mesures, s'il en existe, le Gouvernement a-t-il prises en vue de s'enquérir de la condition des classes ouvrières au Canada?

2. A-t-on pris des mesures pratiques ayant pour objet d'améliorer leur sort d'une manière sensible?

3. Quelles modifications, s'il s'en trouve, a-t-ou apportées à la publication de la "Gazette du Travail"?

4. Quelle est la proportion de la moyenne des gages payés au manouvrier canadien, si on la compare à la moyenne des salaires que reçoit le journalier des Etats-Unis?

M. CROTHERS:

1. Tous les bureaux établis suivant les dispositions du statut relatif aux conflits industriels, adopté en 1907, ont fait des enquêtes sur l'état des classes ouvrières dont les différends, s'il en surgissait, devaient être réglés par l'entremise du bureau de conciliation établi d'après ce statut spécial. Depuis le 21 septembre 1911 on a établi vingt et un de ces bureaux. Aujourd'hui l'enquête se poursuit ainsi: (a) sur les conditions qui affectent les mineurs du district de Kootenay; (b) sur tout ce qui se rapporte au travail des machinistes et des forgerons d'Ottawa. En outre, le ministère du Travail a commencé et il poursuit certaines enquêtes spéciales comme suit: (a) sur le prix de gros et sur celui de détail auxquels se vendent les principaux articles de consommation au Canada; (b) sur les gages payés dans toutes les divisions des industries établies dans tous les centres importants du Canada; (c) sur les causes de toutes les grèves et suspensions de travail par tout le Canada, ce qui fait connaître le nombre d'ouvriers intéressés, le total du temps perdu et les résultats généralement obtenus; (d) sur l'organisation du travail au Canada. Les fonctionnaires du ministère du Travail ont, à différentes reprises, fait des enquêtes sur le façon dont se poursuivait la construction des voies ferrées dans l'Ouest du Canada; également aussi cer-

tains fonctionnaires du ministère se sont enquis du bien fondé de certains griefs qui existaient, disait-on, dans différentes parties du Canada.

2. Résultat des enquêtes dont il est question plus haut: des différends ont été réglés sans grèves; les mécontents ont obtenu justice et la condition des ouvriers s'est trouvée sensiblement améliorée dans différentes parties du Canada.

3. La publication de la "Gazette du Travail" s'est continuée d'après les grandes données suivies dans le passé, avec, en outre, les modifications et les développements rendus nécessaires pour l'extension des intérêts industriels de notre pays.

4. Etant données la grande variété de nos industries et les nombreuses différences qui existent dans le cas des salaires payés sur différents points, le ministère ne peut fournir ce renseignement en réponse à une simple question. Le ministère prépare à l'heure qu'il est un rapport qui indiquera les salaires payés sur différents points du Canada. Nous croyons que les Etats-Unis exécutent un travaili semblable dans leur cas. Lorsque ces deux rapports seront terminés, il sera facile de comparer les conditions où se développe le travail dans les deux pays. Jusqu'à présent, il nous est impossible de faire ce travail.

LE QUEBEC CENTRAL.

M. GAUVREAU demande:

1. Est-il à la connaissance du Gouvernement ou à celle du ministre des Chemins de fer que la compagnie du Pacifique-Canadien a acquis ou loué le chemin de fer Québec-Central?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement ou le ministre des Chemins de fer sait-il si le chemin de fer de Témiscouata a été ou non compris dans ledit arrangement?

3. Si le chemin de fer de Témiscouata n'a été ni acquis, ni loué, par le Pacifique-Canadien, est-ce l'intention du Gouvernement ou du ministère des Chemins de fer de l'acquérir ou de le louer comme partie de l'Intercolonial vu que ce chemin est un de ceux qui peuvent apporter le plus de trafic à l'Intercolonial et que le jour où il sera acquis ou loué par le Pacifique-Canadien cet achat ou ce bail serait de nature à nuire grandement à l'Intercolonial?

M. CODERRE:

1. Oui.

2. Le chemin de fer de Témiscouata n'est pas compris dans ladite convention.

3. Le Gouvernement étudie tout ce qui se rattache à cette question.

QUAI DE L'ISLET.

M. GAUVREAU demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu des soumissions pour la construction d'un quai à l'Islet?

2. Dans l'affirmative, quel est le nom de chacun des soumissionnaires et quel est le montant de chaque soumission?

M. CROTHERS.

M. ROGERS:

1. Oui.

2. La compagnie de laiterie de Saint-Pierre, $1.38 pour chaque verge cube, $17,940; J. B. Galibois, $1.85 par verge cube, $24,050; Misaël Bernatchez, $2.07 par verge cube, $26,910; Théophile Beaumont, $2.09¾ par verge cube, $27,267.50; Elzéar Caron, $2.78 par verge cube, $28,340; Cloutier et Gaudreau, $2.20 par verge cube, $22,600; Joseph Normand-Onésime Poliquin, $2.25 par verge cube, $29,250; Alexandre Duchesneau-Louis Roy, $2.45 par verge cube, $31,850; Paul T. C. Dumais, $2.96 par verge cube, $38,480; la Thetford Contracting Company, $3.74 par verge cube, $48,629; Massicotte et Frères, $5,00 par verge cube, $65,000.

FONCTIONS D'HONORE FOURNIER.

M. GAUVREAU demande:

1. Honoré Fournier, de Saint-Jean-Port-Joli, est-il à l'emploi du Gouvernement?

2. Dans l'affirmative, quelle est la date de sa nomination?

3. Quels sont ses appointements et quelles sont ses fonctions?

M. CODERRE:

1. Oui.

2. Le 3 septembre 1912.

3. Celles d'inspecteur à la Grosse-Ile; $3.50 par jour. Durant le laps de temps où les travaux sont suspendus, c'est-à-dire de janvier à mars, M. Fournier est employé au bureau de Montmagny.

FONCTIONS DE DAVID MORIN.

M. GAUVREAU demande:

1. David Morin, autrefois tailleur à Saint-Roch-des-Aulnaies, est-il à l'emploi du ministère des Postes?

2. Dans l'affirmative, à quelle date a-t-il été nommé?

3. Quelles sont ses fonctions?

4. Quels sont ses appointements?

5. Le Gouvernement sait-il que le même David Morin était l'un des plus actifs cabaleurs de M. le docteur Paquet, député de L'Islet, aux élections dernières?

6. Est-il à la connaissance du Gouvernement que le capitaine David Bourgeault, gardien du bateau-phare de la traverse Saint-Roch a déclaré avoir payé cinq cents piastres audit David Morin pour être nommé à cette position?

7. Le Gouvernement se propose-t-il de faire une enquête sur ces faits?

M. CODERRE:

1. Il n'est pas à l'emploi du ministère des Postes.

2, 3, 4, 5, 6 et 7. Répondu sous le n° 1.

BUREAUX DE POSTE DU COMTE DE L'ISLET.

M. GAUVREAU demande :

1. Combien de nouveaux bureaux de poste ont été établis dans le comté de l'Islet depuis septembre 1910?

2. Quel est le revenu annuel de chacun de ces bureaux?

3. Quelles sont les dépenses totales pour l'organisation et le maintien annuel de chacun de ces bureaux?

4. A quelle distance chacun de ces bureaux se trouve-t-il éloigné du bureau de poste le plus rapproché?

M. PELLETIER,

1. Neuf.

2, 3 et 4.

Bureaux.	Recettes.	Coût d'entretien.	Distance, en milles, du bureau de poste le plus rapproché.
Tourville.. ..	$190 35	$ 50 00	4
Chapais	35 00	35 00	4½
Berryer	60 00	155 00	4½
Artois..	30 00	35 00	5
Bégin	45 00	135 00	3
Lafrance	50 00	110 00	3½
Frenette	60 00	135 00	2
Freppelle.. ..	25 00	125 00	4½
Ozanam	60 00	165 00	2

On s'attend à ce que l'établissement de ces bureaux soit de nature à promouvoir la prospérité et le développement de ces différentes localités et à ce que le revenu du ministère des Postes soit ainsi sensiblement augmenté.

LE "GUNHILD".

M. SINCLAIR demande.

1. Le Gouvernement a-t-il acheté le bateau "Gunhild", de Victoria (C.-A.), de M. Harry Price ou de toute autre personne? Dans l'affirmative, quel a été le prix d'achat?

2. Où et quand le "Gunhild" a-t-il été construit?

3. Quel en est le tonnage, et quelle est sa rapidité?

M. CODERRE:

1. On ne trouve dans aucun ministère de l'Etat de renseignement à ce propos.

2 et 3. Voir réponse précédente.

LE "NIOBE".

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. Quelle est la somme totale payée ou à acquitter en solde du coût des réparations faites au navire de l'Etat, le "Niobé"?

2. Comment cette somme doit-elle être répartie aux chapitres des a) frais de carénage; b) des réparations au navire?

M. HAZEN:

1. Montant total acquitté jusqu'à date, $202,715.04. Le montant en solde n'est pas encore établi.

2. Le montant total du coût de ces travaux sera imputable sur le compte du coût des réparations de ce navire.

CAISSES D'EPARGNE DE L'ETAT.

M. SINCLAIR demande:

Le Gouvernement serait-il en faveur d'une proposition tendant à porter de trois à trois et demi ou quatre pour cent le taux de l'intérêt payé aux déposants des caisses d'épargne postales?

M. PELLETIER: Le Gouvernement est à étudier la question.

LES VOLONTAIRES DE LA CAMPAGNE DES FENIANS.

*M. GAUVREAU demande:

1. M. Anthime Boulé, de Saint-Eugène de Lamartine, comté de l'Islet (P.-Q.), a-t-il demandé que la gratification de $100 lui fût payé à titre de volontaire de 1866 et de 1870?

2. Dans l'affirmative, sa demande était-elle accompagnée des affidavit de MM. Philippe Gagné et Joseph Caron attestant que ledit A. Boulé avait été leur compagnon d'armes à la date par eux mentionnée?

3. Comment se fait-il que M. A. Boulé se soit vu refuser la gratification et que ses deux compagnons l'ait touchée?

4. Les affidavit de deux compagnons volontaires doivent-ils être mis de côté lorsque le nom du requérant ne se trouve pas sur la feuille de paye, ou qu'il est mal écrit ou imprimé?

M. HUGHES:

1. Pour 1870 seulement.

2. Oui, mais les affidavit n'étaient pas assez précis.

3. C'est que leurs noms se trouvent sur les bordereaux de paye, en activité de service, de la compagnie n° 5 du 61e bataillon, tandis que celui de M. A. Boule n'y est pas.

4. Les affidavit de MM. Gagné et Caron ne sont pas suffisants en ce que celui du premier ne donne ni dates ni preuve indirecte, et que celui du second ne fournit ni dates précises ni preuves de circonstances par induction.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—FOURNITURE DE LA GLACE.

*M. GAUVREAU demande:

1. Y a-t-il eu appel de soumissions relativement à la fourniture de la glace au chemin de fer intercolonial, de Lévis à Campbellton? Dans l'affirmative, combien y eût-il de soumissionnaires?

3. Qui a obtenu l'entreprise aux différents endroits, et quels sont les prix d'adjudication?

M. COCHRANE:

1. Oui; il y eût douze soumissions.

2. 950 tonnes pour Chaudière-Jonction: La Société de quincaillerie, par H. P. Beaulieu, Lévis, 80 cents la tonne; Xavier Romain, Pont-Etchemin, 90 cents; Jos. Bolduc et Edouard Bolduc, Lévis, 72 cents; P. T. Cauchon, Pont-Etchemin, $1.95; Ph. Paquet Fils, Saint-Romuald, 65 cents; Ch. Coulombe, Saint-Fabien, 65 cents; P. Robitaille, Lévis, 95 cents.

420 tonnes pour Lévis; La Société de quincaillerie, par H. P. Beaulieu, Lévis, 85 cents la tonne; Xavier Romain, 90 cents; Jos. Bolduc et Edouard Bolduc, Lévis, 72 cents; P. T. Cauchon, Pont-Etchemin, $1.95; Ph. Paquet Fils, Saint-Romuald, 70

cents; Ch. Coulombe, Saint-Fabien, 65 cents; P. Robitaille, Lévis, 95 cents.

1,170 tonnes pour Rivière-du-Loup: La Société de quincaillerie, par H. P. Beaulieu, Lévis, 90 cents la tonne; Xavier Romain, Pont-Etchemin, 90 cents; J. A. Pelletier, 57½ cents; Ch. Coulombe, Saint-Fabien, 65 cents; Frank Magnier, Rivière-du-Loup, 70 cents; Th. Ouellette, Blaisville (P.Q.), 98 cents.

1,000 tonnes pour Sainte-Flavie: La Société de quincaillerie, par H. P. Beaulieu, Lévis, 90 cents la tonne; J. A. Pelletier, Rivière-du-Loup, 65 cents la tonne; Ch. Coulombe, Saint-Fabien, 59 cents; Frank Magnier, Rivière-du-Loup, 90 cents; Adjutor Picard, Saint-Patrick, comté de Témiscouata (P.Q.), 65 cents; J. H. Rioux, Saint-Fabien, 64 cents.

110 tonnes pour Rimouski: La Société de quincaillerie, par H. P. Beaulieu, Lévis, 90 cents la tonne; J. A. Pelletier, Rivière-du-Loup, 90 cents la tonne; Ch. Coulombe, Saint-Fabien, 59 cents; Frank Magnier, Rivière-du-Loup, 90 cents; Adjutor Picard, Saint-Patrick, comté de Témiscouata (P.Q.), 65 cents; J. H. Rioux, Saint-Fabien, 74 cents.

80 tonnes pour rivière-Ouelle-Quai: La Société de quincaillerie, par H. P. Beaulieu, Lévis, 90 cents la tonne; J. A. Pelletier, Rivière-du-Loup, 80 cents; Ch. Coulombe, Saint-Fabien, 65 cents; Frank Magnier, Rivière-du-Loup, 90 cents.

3. Ph. Paquet, Fils, de Saint-Romuald: pour Chaudière-Jonction, à 65 cents la tonne; pour Lévis, à 70 cents la tonne.

J. A. Pelletier, de la Rivière-du-Loup: pour la Rivière-du-Loup, à 57 cents ½ la tonne.

Charles Coulombe, de Saint-Fabien: pour Sainte-Flavie, à 59 cents la tonne; pour Rimouski, à 59 cents la tonne; pour le quai de la Rivière-Ouelle, à 65 cents la tonne.

La tonne dont il s'agit ici est celle de 2,000 livres net. Pour ce qui est de Lévis, on a accepté l'offre de 70 cents par tonne faite par Ph. Paquet, Fils, de Saint-Romuald, vu que la glace doit provenir de cet endroit, situé à quatre milles de Lévis. Charles Coulombe offrait bien de fournir à Lévis, à raison de 65 cents la tonne, de la glace provenant de Saint-Fabien, soit d'une distance de 160 milles, mais le transport de chaque tonne par chemin de fer en serait revenu à 40 cents.

LE QUAI DE L'ISLE-VERTE.

*M. GAUVREAU demande:

1. Le ministère des Travaux publics a-t-il acheté de Mme A. Dionne, veuve Charles F. Bertrand, un certain lopin de terre situé le long de la rivière Verte, comté de Témiscouapour y établir un chemin conduisant au quai construit sur la rive du sud-ouest de ladite rivière, dans la paroisse de l'Isle-Verte?

2. Dans l'affirmative, qu'a-t-il payé? Quel avocat fut chargé de vérifier les titres de propriété, et quel honoraire lui a-t-on payé?

M. COCHRANE.

3. Le ministère de la Justice a-t-il examiné les titres de propriété?

4. S'est-il rendu compte si Mme Bertrand avait le droit de vendre ledit lopin de terre acquis par le Gouvernement?

M. CODERRE:

1. Oui, pour y établir un chemin et construire le quai.

2. $482. M. Léo Bérubé, avocat pratiquant à Fraserville, fut chargé d'examiner les titres et de faire rapport. Un honoraire de $17.75 lui a été payé de ce chef.

3. Oui, par l'entremise de son agent, M. Bérubé.

4. Oui, par le rapport de son agent.

LA COMMISSION DU SERVICE PUBLIC.

*M. MURPHY demande:

1. Le recueil des dépositions faites devant la commission du service public, présidée par M. Morine, le rapport de cette dernière, ou une partie quelconque de l'un ou de l'autre ont-ils été imprimés ailleurs qu'à l'Imprimerie nationale?

2. Dans l'affirmative, où, par qui, et à la demande de qui?

3. A-t-on fait soumissionner ce travail d'impression? Dans la négative, quel taux a-t-on fixé pour le faire exécuter au dehors, et qui est-ce qui l'a fixé?

4. Ce taux était-il plus élevé que le prix de revient de tout ouvrage semblable fait à l'Imprimerie nationale? Dans l'affirmative, de combien l'excédait-il?

M. CODERRE:

1. Non.

2, 3 et 4. Répondu sous le n° 1.

LE QUAI DU CAP DE LA MADELEINE.

*M. BUREAU demande:

1. Qui a recommandé la nomination de M. L. H. Loranger, au poste de surveillant des travaux de réparations au quai de Cap-de-la-Madeleine, au cours de l'année 1912?

2. Qui a recommandé ou proposé à l'ingénieur ordinaire, les noms des charpentiers charretiers et journaliers employés pour ces travaux?

M. ROGERS:

1. M. L. H. Loranger fut recommandé par M. P. E. Blondin, député.

2. M. Loranger.

BATIMENT PUBLIC A TROIS-RIVIERES.

*M. BUREAU demande:

1. Le ministre des Travaux publics se propose-t-il d'adjuger l'entreprise de la construction de l'édifice public de Trois-Rivières en se basant sur les offres faites à ce sujet en 1912?

2. Quand l'entreprise sera-t-elle adjugée?

3. Combien a-t-on reçu de soumissions?

4. Chaque soumission était-elle accompagnée du dépôt prescrit par l'appel de soumission?

5. Combien de ces dépôts ont été remboursés aux soumissionnaires?

M. ROGERS:

1 et 2. Non.

3. Trois.

4. Oui.

5. Tous.

DESTITUTIONS.

*M. CASH demande:

1. Le Dr J. D. R. Williams a-t-il été destitué de sa charge de percepteur des canaux à Cardinal (Ont.)?
2. Dans l'affirmative, pour quels motifs et à la demande de qui?
3. Quel est le nom du successeur du Dr Williams?
4. Le nouveau percepteur est-il le frère du ministre des Douanes?
5. Se perçoit-il des péages à Cardinal?

M. COCHRANE:

1. Oui.
2. A la demande de l'honorable Dr Reid, pour cause de négligence et parce que, vu son âge avancé, il ne réunissait plus les qualités nécessaires.
3. Quand la vacance eut été créée, M. George Reid, qui avait été nommé percepteur du canal à Cardinal par décret du conseil rendu le 18 octobre 1889 et avait rempli de façon irréprochable les devoirs de sa charge jusqu'au moment où il fut destitué sans raison valable, le 29 avril 1897, sollicita la position et fut nommé.
4. Oui.
5. Non. Il ne se perçoit de péages sur aucun des canaux du Canada, mais on y emploie des percepteurs qui sont chargés de recueillir la statistique et de percevoir la recette des Canaux. Il en est à Cardinal comme ailleurs.

M. LEMIEUX demande:

1. A la demande de qui le lieutenant-colonel Bourk, de Nicolet (P.-Q.), a-t-il été destitué de son emploi de commis de la poste?
2. Pourquoi l'a-t-on destitué?

M. PELLETIER:

1. De P. E. Lamarche, député.
2. Pour cause d'ingérence en politique.

M. GAUVREAU demande:

1. Pour quelles raisons J. G. Leclerc, de Saint-Jean-Port-Joli, a-t-il été destitué de son emploi de gardien du phare des "Piliers", à Trois-Saumons?
2. Quel est son successeur?
3. Lors de sa nomination, ce dernier était-il apte à occuper cet emploi?

M. HAZEN:

1. Ingérence dans la politique.
2. M. Eugène Francœur.
3. Oui.

M. GAUVREAU demande:

1. Quels sont les noms des receveurs de la poste destitués dans le comté de L'Islet depuis septembre 1910?
2. A la demande de qui ces destitutions ont-elles été faites?
3. Quelles en sont les raisons dans chaque cas?
4. Des enquêtes ont-elles été tenues?

M. PELLETIER:

1 et 2. Irénée Lord, Saint-Cyrille de L'Islet; Joseph Pelletier, Saint-Jean-Port-Joli; Magloire Francœur, Saint-Roch-des-Aulnaies; Germaine Saint-Pierre, Tourville; Philippe Hamal, village des Aulnaies.
3. Les ordres du ministre des Postes.
4. Les faits étaient si notoires qu'il eût été inutile de faire les frais d'une enquête dans ces cas-là.

M. BELAND demande:

1. Madame Paul Farley, receveuse de la postes de Saint-Gabriel-de-Brandom, comté de Berthier, a-t-elle été destituée?
2. Dans l'affirmative, pour quelle raison, et à la demande de quelle personne?
3. Une enquête a-t-elle été instituée dans ce cas?
4. Quel est son remplaçant et par qui a-t-il été recommandé?

M. PELLETIER:

1 et 2. Au cours de la dernière élection fédérale, M. Paul Farley a envoyé ce qu'il appelait sa démission afin que sa femme fût nommée receveuse, pour que lui et ses fils pussent être plus libres de s'occuper activement de la lutte politique. Ayant tenu cette conduite, il a dû en subir les conséquences.
3. Les faits étaient si notoires qu'il eut été inutile de faire les frais d'une enquête.
4. M. Télesphore Michaud a été nommé par ordre du ministre des Postes.

*M. GAUVREAU demande:

1. M. Philippe Hamel, receveur de la poste du village des Aulnaies, comté de L'Islet (Québec), a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelles raisons?
2. Y a-t-il eu enquête? Si non, pourquoi?

M. PELLETIER:

1. Oui.
2. Pour ingérence dans la politique. Les faits sont si notoires qu'il eut été inutile de faire les frais d'une enquête.

M. GAUVREAU demande:

1. M. Edouard Beaulieu, de Cacouna, a-t-il été destitué comme agent des sauvages, dans le comté de Témiscouata? Dans l'affirmative, pour quelles raisons?
2. Y a-t-il eu une enquête d'accordée? Si non, pourquoi?
3. Est-il à la connaissance du département que son remplaçant, M. Narcisse LeBel, de Cacouna, a dû laisser cette position pour ne pas faire face à une enquête au sujet de graves accusations portées contre lui?

M. ROCHE:

1. Oui, pour ingérence dans la politique.
2. Non, une enquête n'a pas été jugée nécessaire.
3. Non.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AUX LIGNES TRIBUTAIRES DE L'INTERCOLONIAL.

M. EMMERSON propose un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre est d'avis que, en vue de favoriser les intérêts du transport au

Canada, il est désirable que la sphère d'influence de l'Intercolonial, à titre de chemin de fer de l'Etat, soit développée et étendue en acquérant par location ou autrement le droit d'exploiter ces lignes auxiliaires de chemin de fer qui se raccordent maintenant avec l'Intercolonial et qui serviraient à alimenter directement et d'une manière profitable le trafic dudit chemin de fer; et, de plus, en acquérant comme il est dit plus haut le droit d'exploiter celles de ces lignes auxiliaires qui sont censées être d'utilité publique au point de vue des intérêts du transport, sans s'attarder à la question des résultats financiers immédiats.

—Monsieur l'Orateur, la question de l'absorption par l'Intercolonial des embranchements qui se raccordent avec cette voie ferrée a été si souvent signalée à la Chambre, non seulement au cours de la présente législature, mais pendant les précédentes, qu'elle est usée jusqu'à la corde, du moins à mes yeux et de l'avis de plusieurs députés, j'en suis sûr.

On remarquera que cette proposition va plus loin que toutes les précédentes. Je crois qu'en 1907, 1908, 1909, 1910 et 1911, sinon en 1912, l'objet des projets de résolutions était l'acquisition des embranchements qui auraient procuré des avantages financiers directs à l'Intercolonial. La résolution concernant la nature de la voie ferrée à acquérir portait toujours sur la preuve que les chemins de fer absorbés seraient une source de bénéfices pour l'Intercolonial. Au moment de discuter cette question, je suis quelque peu embarrassé parce que le département des Chemins de fer et des Canaux n'a pas répondu à la question suivante qui apparaît au Feuilleton:

1. Le Gouvernement a-t-il pris une décision au sujet du projet d'acquérir les embranchements qui se raccordent à l'Intercolonial, et de les exploiter comme partie de réseau des chemins de fer de l'Etat? Dans ce cas, quelle est la nature et la décision prise, et quand le projet en question sera-t-il réalisé?

2. Quel est le coût estimatif maximum de l'achat de tous les tronçons de voies ferrées se raccordant actuellement avec l'Intercolonial, et lui servant de lignes auxiliaires, mais exploitées dans le moment par des compagnies particulières?

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et Canaux): Je puis répondre à la question.

M. EMMERSON: Je serais bien aise d'avoir la réponse.

M. COCHRANE: La reponse à la première partie est que la question est encore à l'étude. La réponse à la deuxième partie est qu'il n'est pas d'intérêt public de faire connaître le coût estimatif de ces tronçons de voies ferrées.

M. EMMERSON: Je remercie mon honorable ami de m'avoir donne ces renseignements. Apparemment, le Gouvernement n'a pas pris de décision et, quant à la deuxième partie de la question, l'honorable ministre croit qu'il n'est pas d'intérêt public d'y répondre. J'ignore à quels motifs le Gouvernement obéit.

M. COCHRANE: Nous ne voulons pas laisser savoir ce que nous pensons de la valeur de ces embranchements; voilà tout.

M. EMMERSON: L'honorable ministre pourrait pêcher par excès de prudence et donner une estimation assez basse pour obvier à toutes les difficultés qui pourraient surgir. Si je désirais obtenir ces renseignements, c'était afin d'apprendre à la Chambre et au pays la somme approximative que représentent toutes les lignes que le réseau du chemin de fer de l'Etat pourrait acquérir ou absorber. Il me semble que ces renseignements ne sauraient nuire gravement à un chemin de fer quelconque, au réseau national ni au public.

Cette législature est saisie et des législatures antérieures ont été egalement saisies de projets relatifs à l'agrandissement du canal Welland, même à la construction d'un nouveau canal, et l'on a fait connaître les chiffres qui s'y rapportent, c'est-à-dire le coût approximatif de ces projets. Il y a aussi des projets concernant le creusement du canal de la baie Georgienne. Soit au point de vue des frais de premier établissement, soit au point de vue des frais d'entretien et d'exploitation, le montant en jeu est minime si on le compare aux fortes dépenses nécessitées par d'autres entreprises publiques. Nous mentionnons des chiffres qui auraient fait frémir les membres des législatures antérieures; pour nous c'est apparemment une bagatelle que d'envoyer $35,000,000 au delà de l'Atlantique relativement à un projet naval. On dit que c'est peu que de dépenser $150,000,000 pour le canal de la baie Georgienne, et le nouveau canal Welland, en remplacement de l'ancien qui répond actuellement aux besoins du Canada, causera, cela va sans dire, une dépense de plusieurs millions. Pourtant, lorsqu'il s'agit d'une faible dépense destinée à fournir des moyens de transport, indispensables dans les Provinces maritimes et dans certaines régions de la province de Québec, nous voyons le Gouvernement hésiter.

Je n'accuse pas le présent ministère en particulier, car je sais que, depuis des années, lorsqu'il s'est agi d'une dépense pour l'Intercolonial, la première question concerne le coût de l'entreprise et le Gouvernement est dans l'indécision. Examinons l'historique du mouvement en faveur de l'acquisition d'embranchements. Lorsque j'étais ministre des Chemins de fer et des Canaux, en faisant mon exposé annuel devant la Chambre, j'ai fait allusion, non pas à titre de ministre, mais en tant que membre de la députation, au jour prochain où, dans l'intérêt de l'Intercolonial et du pays

entier, il serait nécessaire que le Gouvernement fasse l'acquisition de ses embranchements. Après avoir remis mon portefeuille, j'ai à plusieurs reprises signalé ce projet à la Chambre et j'ai compris que, non seulement les députés de l'Ouest, mais plusieurs représentants des Provinces maritimes n'attachaient pas à ce projet toute l'importance qu'il méritait.

Enfin, en novembre 1909, le discours du trône mentionna cette question et un projet de loi, tout à fait insuffisant à mes yeux, reconnut le principe et aurait eu pour résultat l'acquisition de ces embranchements. Lors de son dépôt, je critiquai le projet de loi du Gouvernement parce qu'il n'allait pas assez loin et qu'il n'atteindrait pas son but, et le résultat a prouvé l'exactitude de mes prévisions. En 1911, on proposa de modifier la loi de 1910 et M. Graham, alors ministre des Chemins de fer, déposa un projet de résolution à cet effet. Ce projet devait subir une dernière épreuve lors de la dissolution des Chambres. Depuis, la question, sans être reléguée dans l'oubli, n'a pas avancée. Pendant l'élection de 1911, le premier ministre a promis, d'une extrémité à l'autre des Provinces maritimes, que, s'il obtenait le pouvoir, le Gouvernement ferait l'acquisition de ces embranchements qui ferait partie du réseau des chemins de fer de l'Etat. Ces promesses ne furent pas faites seulement de vive voix; elles étaient contenues dans des dépêches que le premier ministre actuel a envoyées dans diverses circonscriptions. Une, entre autres, a été adressée de Charlottetown et a été lue dans Westmoreland, dans Albert et dans plusieurs divisions électorales du Nouveau-Brunswick. Elle donnait l'assurance que, si M. Borden obtenait le pouvoir, il réaliserait ce projet qui intéressait si vivement les habitants de cette partie du pays.

J'ai toujours prétendu que les autres parties du Canada étaient aussi directement intéressées au développement du chemin de fer intercolonial que le sont les Provinces maritimes. Je n'ai jamais cessé de dire partout que la province d'Ontario était tout aussi intéressée dans le succès et l'amélioration de l'Intercolonial que les Provinces maritimes. Je me suis toujours rendu compte que la région de l'Intercolonial fournissait aux industries manufacturières et mercantiles de l'Ontario et de Québec des débouchés supérieurs à aucun autre marché du monde. Même si ce chemin de fer ne faisait pas toujours ses frais, il a, toutefois, par la modicité de ses tarifs, donné un excédent qui n'est peut-être pas dans sa caisse, mais est dans celle des habitants du Canada, et je répète que sans ce chemin de fer la province d'Ontario n'aurait pas profité des magnifiques marchés qu'elle trouve sur la côte de la Nouvelle-Ecosse et dans les parties du Nouveau-Brunswick où se fait le commerce de bois.

De ces faits, j'en ai conclu que l'acquisition de ces lignes tributaires donnerait accès à des marchés plus avantageux et plus étendus aux industries manufacturières de l'ouest du Canada. J'ai conclu aussi qu'il était dans l'intérêt de toutes les parties du Canada, indépendamment de leur situation géographique, que ce chemin de fer eût autant d'embranchements qu'il était possible, s'étendant dans toutes les directions et pénétrant dans ces marchés, non seulement pour l'avantage de ceux qui cherchent des acheteurs pour leurs marchandises, mais aussi pour ceux qui vivent le long de ces différentes lignes de chemin de fer, dont le services est aujourd'hui insuffisant. Personne ne niera cela, j'en suis bien sûr. La situation se résume à ceci: pour le chemin de fer Intercolonial, qui est la propriété du gouvernement du Canada, nous avons dépensé pour ce chemin près de $90,000,000; ce chemin est aujourd'hui exploité par l'Etat, et il ne s'est pas passé une année sans que l'on ait soulevé des doutes au sujet de la continuation de ce régime. Je crois que le Gouvernement devrait prendre une décision, ce qu'aurait dû faire les gouvernements précédents, afin de régler à tout jamais la question de savoir si l'Intercolonial va passer au pouvoir d'une corporation particulière ou si le Gouvernement va continuer à l'exploiter lui-même. C'est une question qui demande à être décidée d'une façon ou d'une autre.

Le ministre des Chemins de fer nous a dit, non pas aujourd'hui, mais dans une circonstance précédente durant la présente session, que des négociations se poursuivent présentement entre le ministère des Chemins de fer et la compagnie du Pacifique-Canadien, ainsi qu'il s'en poursuivait avec son prédécesseur au ministère des Chemins de fer, en vue de l'acquisition par cette compagnie de certains droits de circulation, sur l'Intercolonial, non pas seulement les droits ordinaires de circulation pour le trafic d'entier parcours mais aussi pour le trafic local, parce que la compagnie du Pacifique prétend qu'afin de pouvoir faire avec succès son trafic d'entier parcours, elle devrait avoir le privilège de faire circuler ses trains sur les rails de l'Intercolonial, entre les points que j'ai nommés, afin de pouvoir transporter des voyageurs et des marchandises entre ces différents points. La compagnie du Pacifique aurait pu obtenir depuis longtemps déjà le privilège de faire circuler sur l'Intercolonial ses trains d'entier parcours tant pour les voyageurs que pour les marchandises, ainsi que la chose a lieu généralement entre différentes compagnies, mais elle voulait plus que cela. C'est la première fois dans l'histoire des chemins de fer qu'une compagnie propose à une

autre d'utiliser ses rails pour lui faire concurrence dans le trafic intermédiaire ou local. Une proposition aussi étonnante n'a jamais été faite par aucun chemin de fer sur ce continent ou en Europe. Cependant la compagnie du Pacifique persiste toujours dans sa demande. Je ne la blâme pas d'essayer, c'est une question d'affaires, et si elle pouvait obtenir ces droits, elle aurait eu raison de continuer ses efforts.

L'Intercolonial est un actif de grande valeur sur lequel, depuis quarante-cinq ans, le Gouvernement dépense de l'argent; par le fait de ces dépenses annuelles et du développement du chemin comme des affaires du pays, l'Intercolonial est devenu un actif qui surpasse, je crois, tous les autres actifs du gouvernement. J'irai même plus loin et je dirai qu'il n'y a pas de chemin de fer plus profitable au Canada que l'Intercolonial entre Montréal et Moncton, et même dans les provinces de l'Est. Il est donc tout naturel que la compagnie du Pacifique désire obtenir ce magnifique chemin de fer sans mettre un sou de capital, sans faire les dépenses ordinaires inhérentes à la construction d'un chemin de fer, création de facilités terminales et autres installations nombreuses que nécessite l'exploitation d'un grand réseau de chemin de fer. Si la compagnie du chemin de fer du Pacifique ou une autre compagnie particulière pouvait obtenir le droit de se servir des rails du chemin de fer intercolonial pour toutes les fins que j'ai énumérées, cela signifierait qu'elle absorberait le chemin de fer intercolonial sans mettre un sou de capital. Comment cela, me demanderez-vous? Je répondrai, monsieur l'Orateur, que l'Intercolonial n'a jamais eu dans le passé, et n'a même pas aujourd'hui encore, tout le trafic qu'il est capable de transporter. Certaines divisions du chemin en particulier, n'ont pas eu assez de trafic pour faire les frais du chemin, aux taux qui ont été établis à l'époque de la Confédération et qui ont été continués jusqu'à présent avec plus ou moins de modifications. Si l'Intercolonial avait pu avoir assez de trafic, même aux anciens taux, il aurait pu montrer un excédent à la fin de chaque exercice. Mais il est enfin parvenu, après de longues années, à s'assurer un bon trafic bien qu'inférieur encore à celui qu'il pourrait transporter. Si le gouvernement permettait aujourd'hui à une autre compagnie de chemin de fer de faire circuler ses trains sur les rails de l'Intercolonial, en concurrence avec les trains de l'Intercolonial, je ne crains pas d'affirmer qu'en moins de cinq ans, le gouvernement du Canada n'aurait plus un seul train sur son chemin de fer. Vous serez peut-être porté à croire, monsieur l'Orateur, et d'autres pourront croire aussi peut-être, que c'est là une proposition hasardée, mais je donnerai mes raisons. Si une corporation particulière obtenait ces privilèges, du moment qu'elle les

M. EMMERSON.

auraient obtenus, dans une seule nuit, d'un seul tour de main, cette corporation ferait l'acquisition des lignes tributaires dont nous nous occupons depuis si longtemps. Elle acquérerait les lignes charbonnières de la Nouvelle-Ecosse, les lignes qui transportent le bois du Nouveau-Brunswick, et celles qui s'étendent jusque dans les ports de pêche de la province de Québec et des Provinces maritimes. Toutes ces lignes tributaires seraient instantanément acquises par la compagnie qui obtiendrait les droits de circulation sur l'Intercolonial que demande aujourd'hui la compagnie du Pacifique dans les négociations qui se poursuivent avec le ministère des Chemins de fer.

Je demanderai donc au ministre des Chemins de fer de n'accorder aucun droit de circulation sur l'Intercolonial, soit à la compagnie du Pacifique, à celle du Canadian-Northern, ou à celle du Grand-Tronc, avant qu'il ait pris une décision et ait agi au sujet de l'acquisition des lignes tributaires; il n'y a encore rien de fait, mon honorable ami l'admet. Bien que son chef, le très honorable premier ministre, ait promis aux électeurs que cette acquisition aurait lieu; bien que la question ait été débattue plusieurs fois dans cette Chambre, et bien que près de deux années se soient écoulées depuis l'accession au pouvoir du Gouvernement actuel, rien n'a été fait; on n'a pas même décidé ce que l'on ferait. Je n'ai pas été surpris de ne rien voir dans le discours du trône de l'année dernière au sujet de l'acquisition des lignes tributaires à l'Intercolonial. Le Gouvernement n'était au pouvoir que depuis quelques mois, et naturellement il lui était impossible de présenter un projet de loi à ce sujet. Mais je comptais, monsieur l'Orateur, que dans le discours du trône de cette année le Gouverneur général nous annoncerait, ainsi que nous avions le droit de nous y attendre, que le Gouvernement avait adopté une politique concernant les lignes tributaires à l'Intercolonial, et que l'acquisition en serait faite. Mais le discours du trône ne contenait rien à ce sujet, et cela m'a amené à faire une comparaison entre la manière dont sont traitées certaines parties du Canada en matière de chemin de fer, et celle dont le Gouvernement traite les Provinces maritimes.

Le Gouvernement s'occupe du chemin de fer de la baie d'Hudson. Je n'ai pas un mot de critique à faire entendre au sujet de ce chemin de fer, et je ne voudrais rien dire pour compromettre le succès du projet. Mais voici un chemin de fer qui, en mettant les choses au mieux, ne pourrait servir au commerce d'exportation du Canada que pendant quatre mois de l'année. Je ne veux pas prêter l'oreille aux doutes qui existent chez plusieurs personnes qui se

prétendent renseignées quant aux avantages du chemin de fer de la baie d'Hudson. J'admets qu'il est possible d'établir des communications entre l'Europe et l'Ouest canadien par la baie d'Hudson pendant trois mois de l'année, et que pendant cette période on peut exporter le grain du Canada par cette route. Il est vrai que pendant ces mois de l'année, les mois de juillet, août et peut-être septembre, l'Ouest n'a pas beaucoup de grain à expédier. Mais ce chemin de fer servira au cultivateur des prairies qui mérite qu'on s'occupe de lui; et il marchera pendant trois mois de l'année pendant lesquels le grain est exporté en petite quantité.

Le projet de constructon de ce chemin de fer, exactement tel que je dis, a été mentionné dans le discours du trône en 1909 et aussi dans le discours du trône de 1910. Il en a de même été question en 1911 et le parti conservateur étant arrivé au pouvoir, en 1912, ne voulut pas se montrer moins zélé que l'ancien Gouvernement et fit au Parlement une déclaration encourageante à l'égard du chemin de fer de la baie d'Hudson. Encore, dans le discours du trône de la présente session, il est de nouveau question de l'établissement de cette voie ferrée. C'est là une proposition liée, il est vrai, aux grands et importants intérêts de l'Ouest; elle a été mentionnée dans tous les discours du trône de 1909 à 1912, inclusivement. Mais voici la question de l'acquisition des embranchements de chemin de fer, laquelle est d'une grande importance pour l'est du Canada, et dont le règlement serait avantageux pour Québec et l'Ontario, aussi bien que pour les Provinces maritimes; celle-ci n'a jamais été mentionnée dans le discours du trône, si ce n'est à la session de 1910. J'accuse le ministère actuel et j'accuse le premier ministre de n'avoir tenu aucun compte des intérêts de l'Intercolonial à cet égard. Je ne m'en tiens pas là, je dis que la population de l'est du Canada a été trahie et déçue en ce qui regarde cette question des embranchements. Depuis un si grand nombre d'années que je m'efforce de faire triompher cette idée, j'ai toujours évité d'en faire une question politique ou de parti.

Les représentations que je fais en ce moment à mes adversaires politiques qui détiennent le pouvoir, sont les mêmes que j'ai faites à plusieurs reprises à mes propres amis. Considérant l'importance de la question et tout ce qu'elle comporte de conséquences, considérant les engagements pris par le Gouvernement et les espérances que la population du Canada, et notamment celle de l'Est, en a conçues, considérant les promesses faites par d'honorables députés qui appuient le Gouvernement actuel, je dis que nous avons droit de compter sur une initiative prochaine et décisive de sa part dans ce sens. Néanmoins, après un intervalle de près de deux ans, nous avons, de la bouche du ministre des Chemins de fer, l'humiliant aveu qu'il n'est pas encore en mesure de dire à la Chambre et au pays ce que le Gouvernement a résolu de faire à cet égard.

M. RHODES: L'honorable député parle d'engagements qui n'auraient pas été observés par le Gouverenement à l'égard d'embranchements de chemin de fer, aurait-il l'obligeance de spécifier?

M. EMMERSON: L'homme politique le moins expérimenté se rend compte sur-le-champ de ce que je veux dire. L'honorable député sait parfaitement que, durant l'élection de 1911, le leader actuel du Gouvernement, alors leader de l'opposition, se rendit dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard, et là, notamment dans les circonscriptions que traverse l'Intercolonial, donna l'assurance au corps électoral que, s'il était porté au pouvoir, il se mettrait, sans les retards que l'on reprochait au cabinet Laurier, à rattacher à l'Intercolonial et au réseau des chemins de fer de l'Etat ces lignes afférentes.

J'ignore si le premier ministre s'est rendu dans le comté de mon interlocuteur durant l'élection, mais je sais qu'il a visité nombre de circonscriptions et je sais aussi que son télégramme au sujet de l'acquisition des embranchements a été publié dans les journaux conservateurs, avec des entêtes en forts caractères, en vue de convaincre les électeurs que le parti conservateur, tout comme le parti libéral, se faisait fort de mettre ce programme à exécution. Les électeurs du comté de Cumberland comptaient, et comptent encore aujourd'hui, que le Gouvernement actuel remplira cette promesse. Je prie l'honorable député de Cumberland qui est un fidèle, mais non pas un servile ami du parti au pouvoir, de faire valoir toute l'influence dont il dispose dans les conseils du Gouvernement, pour que celui-ci s'acquitte de ses promesses et dégage sa parole envers le public canadien.

Il serait oiseux de démontrer encore une fois à la Chambre l'utilité de cette acquisition d'embranchements. La droite comme la gauche s'est rendu compte de l'opportunité de cette proposition du présent leader de l'opposition. Le Gouvernement dont il était le chef se préparait à mettre l'idée à exécution—même des traités avaient été conclus ou des négociations entamées en vue de l'acquisitions de lignes afférentes—lorsqu'il tomba du pouvoir. Il s'était déclaré favorable au projet, de même que le Gouvernement actuel l'a fait par la bouche du premier ministre. Il n'est pas un représentant des Provinces maritimes, qu'il

siège à votre droite ou à votre gauche, monsieur l'Orateur, qui ne se rende compte que toute la force de l'opinion publique dans cette région du Canada se porte de ce côté, et qui n'espère que le Gouvernement remplira sa promesse en faisant de l'Intercolonial ce qu'il doit être. En parlant comme je viens de le faire, je suppose que l'Intercolonial va continuer à être exploité par le gouvernement canadien comme chemin de fer de l'Etat. Si, comme on l'a affirmé tout récemment dans les journaux et en assemblée publique dans les diverses provinces, on songe à remettre l'exploitation de l'Intercolonial entre les mains de quelque compagnie particulière, alors mes paroles perdent toute leur portée, et la motion n'est même pas pertinente au moment actuel. Le président de la chambre de commerce des Provinces maritimes, M. Matthew Lodge, était de passage à Ottawa il y a fort peu de temps; d'ici il s'est rendu dans l'Ouest, et le voici de retour à Moncton. A une réunion de la chambre du commerce de cette ville, dont il est aussi le président, il a annoncé que des pourparlers sont actuellement en cours entre le département des Chemins de fer du gouvernement canadien et une compagnie de chemin de fer dont il n'a pas dit le nom, en vue du transfert de l'Intercolonial. Il a fait cette déclaration dans une assemblée publique, d'après des renseignements qu'il a dit s'être procurés depuis peu, à Ottawa même. L'Intercolonial devait être transféré à une compagnie d'intérêt privé, et administré et exploité sous ce régime dans un avenir très rapproché. S'il en est ainsi, je conçois parfaitement que le Gouvernement ne fasse rien en vue de l'acquisition de ces embranchements. Si c'est à ce changement de régime que l'on tend, alors je dis: Ne faites pas l'acquisition de ces lignes afférentes, ce serait gaspiller les deniers publics que de faire la moindre démarche de cette nature. Toute grande compagnie d'intérêt privé devenue propriétaire de l'Intercolonial ne manquerait pas, dans son propre intérêt, d'acquérir sur-le-champ ces embranchements. Telle a été l'histoire des grandes compagnies de chemins de fer au Canada, aux Etats-Unis, en Angleterre, partout où l'exploitation des voies ferrées s'est poursuivie avec succès. Telle a même été la ligne de conduite suivie par le Pacifique-Canadien dans l'exploitation de sa ligne du Nouveau-Brunswick. Si le Pacifique-Canadien, ou le Grand-Tronc-Pacifique, ou le Nord-Canadien prenait à bail l'Intercolonial, ou même s'assurait des droits de circulation sur sa ligne, il ne manquerait pas, dans son propre intérêt, d'acquérir sur-le-champ ces lignes afférentes. Pourquoi? Parce qu'il mettrait ainsi la main sur tout le trafic provenant des divers embranchements, le ferait converger vers les points de raccordement avec ses trains sur la ligne principale de l'Intercolonial, de là le dirigerait sur le parcours de la ligne du Pacifique-Canadien, sur Montréal où des centres de l'Ouest, privant l'Intercolonial d'autant, le mettant dans l'impossibilité de s'alimenter au delà d'une certaine distance de sa voie; et, pour chaque train circulant sur l'Intercolonial pour le compte d'une compagnie qui se serait assuré des droits de circulation, le Gouvernement canadien se verrait contraint de supprimer un de ses propres trains, et à courte échéance, il n'y aurait plus que des trains de la compagnie d'intérêt privé pour faire le service; les usines actuellement exploitées par le Gouvernement sur le parcours de la ligne de l'Intercolonial fermeraient leurs portes, seuls les ateliers de la compagnie d'intérêt privé seraient en activité aux endroits les plus commodes pour celle-ci. Déjà la compagnie du Pacifique-Canadien possède de vastes installations terminales à McAdam, dans le comté de York (N.-B.).

Le ministre des Chemins de fer n'a pas étudié cette question comme je l'ai fait, et ce n'est pas la présomption qui me fait parler ainsi; il ne s'est pas trouvé dans des circonstances pour faire cette étude, bon gré, mal gré. Je sais que les services obtenues de l'exploitation de ces embranchements sont loin d'être satisfaisants pour ceux établis sur leurs parcours. J'ai en ma possession des lettres de toutes les provinces où l'on se plaint de la manière dont ces lignes sont exploitées, au détriment à la fois des habitants et de l'Intercolonial même. Il n'y a pas action concertée en ce qui regarde la circulation des trains; on ne tient nullement compte dans la fixation de l'horaire ou du tarif des nécessités ou des intérêts des autres lignes. De toute manière on pourrait faire fi des besoins de la population. Par suite de l'établissement de tarifs de faveur, en ce qui regarde le transport des marchandises, aucune industrie ne saurait prendre pied sur le parcours d'un embranchement dans les provinces de l'Est. Les établissements de pêche dépendent dans une mesure de ces embranchements, les ports où viennent aborder les bateaux de pêcheurs étant éloignés de la ligne de l'Intercolonial; et la différence des droits de transport établis en faveur des pêcheurs directement desservis par l'Intercolonial et au détriment des autres, est telle que ceux-ci s'en trouvent fâcheusement gênés dans leurs opérations. On m'a écrit à maintes reprises de la province de Québec sure e sujet. Le chemin de fer de Québec-Oriental traverse le comté de Bonaventure et une partie de celui de Gaspé, pour aboutir à Gaspé. Il existe une autre ligne généralement connue sous le nom de chemin de fer de Matane ou du Golfe. Il se rattache avec l'Intercolonial à Sainte-Flavie, et à l'heure qu'il est va jusqu'à Matane, à destination de

Gaspé. On se propose de prolonger ce chemin de fer jusqu'à Gaspé, et peut-être va-t-on demander une subvention dans ce but.

Mais aujourd'hui, ce chemin est devenu si commode, que les maires des villages et des campagnes et les gens qui habitent le long de son parcours ont adressé des plaintes à l'administration des chemins de fer de l'Etat, qui déclare n'avoir pas juridiction, et à la commission québecoise des services d'utilité publique, qui se dit impuissante à obtenir de l'administration les facilités nécessaires. Certains fonctionnaires des municipalités intéressées m'ont donné à entendre que ce chemin en tant que le public est concerné, est exploité d'une manière honteuse. Dans le cas où la compagnie demanderait de nouvelles subventions, je suggérerais au ministre de voir par lui-même si, avec les subventions déjà accordées, ce chemin donne un service suffisant aux habitants des comtés par lequels il passe. Je n'entrerai pas dans les détails de ces plaintes, mais je sais qu'il en a été fait de semblables dans d'autres parties du pays. Je signalerai en particulier à mon honorable ami deux chemins de fer du comté de Cumberland que représente celui de mes collègues qui, tantôt, m'a interrompu. Je veux parler de ces deux chemins de fer respectivement connus sous les noms de chemins de fer de Joggins et chemin de fer de Springhill. Ce ne sont pas là les noms qu'ils portent par la loi qui les a autorisés; mais mon honorable ami les connaît bien. Celui de Joggins n'est pas exploité dans l'intérêt du public, mais dans celui de la société minière qui le possède.

Un DEPUTE: C'est vrai.

M. EMMERSON: J'ajouterai qu'au temps où j'étais ministre des Chemins de fer, j'ai pu constater que la compagnie qui fait exploiter les mines de charbon dans l'intérêt de sa voie utilise les wagons de l'Intercolonial au détriment de ses rivales, et elle est en mesure de savoir à qui ces dernières expédient du charbon. A de certaines époques, on ne peut s'assurer et retenir le trafic que par la prompte expédition du charbon, et ces autres sociétés minières qui utilisent cette voie sont incapables d'y arriver, pour la raison que les wagons qui leur sont envoyés sont accaparés par la compagnie dans l'intérêt des clients de ses propres houillères. C'est une ligne qu'il aurait fallu acquérir à la plus prochaine occasion, non seulement dans l'intérêt du public, dans l'intérêt du commerce ou dans celui de l'industrie charbonnière, mais dans l'intérêt de l'Intercolonial lui-même, de manière à pouvoir s'assurer avantageusement des transports effectués par cette voie, et que les habitants de la région jouissent des commodités auxquelles ils s'étaient attendus dès la première fois que le Parlement a voté une subvention à cette ligne. Ces commodités, ils ne les ont point, et, en tant qu'il s'agit de cette partie du comté de Cumberland, ç'a été, à vrai dire, de l'argent jeté à l'eau.

Il en est pareillement de la compagnie qui fait le service entre la jonction de Springhill, sur l'Intercolonial, et le port maritime de Parrsboro, dans le bassin des Mines. On me dit qu'il y a des terrains houillers le long de cette ligne, terrains à qui, pour les mettre en exploitation, les capitaux ne manqueraient pas, mais dont la mise en valeur est retardée par suite d'une difficulté dans le transport du charbon. Le profit serait si faible qu'une compagnie ne pourrait rivaliser, d'une part, avec celle dont je parle et, d'autre part, avec celle des houillères de Springhill, à qui appartient la ligne qui va de la jonction aux mines et, de là, à Parrsboro. Le commerce se trouve ainsi entravé, et certains établissements en souffrent. Aucun espoir ne leur est laissé de se développer. Faute d'encouragement, les capitaux, petit à petit, se détournent de cette route. Et ce qui est vrai d'une compagnie est également vrai de l'autre.

Prenez celle qui exploite dans le comté de Westmoreland que j'ai l'honneur de représenter. La ligne passe entre Sackville et le Cap-Tourmentin, sur le détroit de Northumberland. C'est de toute la côte le point où l'on trouve la distance la plus courte entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. Cette ligne, que l'on appelle le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard, le Gouvernement devrait en faire l'acquisition et le faire servir aux transports que lui fournit l'île du Prince-Edouard. Il s'est fait beaucoup de bruit autour de la question d'un service de transbordeurs entre ces points-là ou d'autres sur le détroit de Northumberland. Les dépêches adressées par le très honorable chef du cabinet au chef du parti conservateur dans la province de l'île du Prince-Edouard m'avaient fait croire que l'on avait pris une détermination, et que l'on allait agir. Depuis cette lettre envoyée il y a un an par le ministre des Chemin de fer aux habitants de Charlottetown, j'ai pensé que probablement les choses allaient prendre une tournure pratique.

Il a été annoncé que des plans avaient été dressés, que l'on avait demandé des soumissions, et que la terre ferme allait être mise en communication avec l'île du Prince-Edouard au mois de novembre 1912. La chose semble avoir été oubliée, et le Parlement est resté sans nouvelles des mesures que le Gouvernement a pu prendre à ce sujet. Cette question se rattache à la politique d'acquisition des lignes d'embranchement. L'Intercolonial prendrait par là contact avec le commerce de toute une province, et les deux parties disjointes du

chemin de fer de l'Etat ne formeraient plus qu'une seule voie. Ce transbordeur, il faudrait l'établir, et l'établir tout de suite. Peut-être le Gouvernement a-t-il été si occupé à des destitutions et à des places à trouver pour ses amis besogneux qu'il n'a pas pu jusqu'ici aborder ces importantes affaires. Il s'est préoccupé des individus plutôt que de la collectivité. Les lenteurs de l'administration en ce qui touche ces deux points sont grandement à blâmer. J'espère que le Gouvernement méditera le dernier paragraphe de cette résolution. Il se peut que, dans le moment, le profit à retirer de l'exploitation d'une ligne d'embranchement donne à l'Etat quelque raison d'hésiter à en prendre la charge. Mais dans une affaire comme celle-ci, ce qui importe surtout pour le cabinet, c'est de prendre en considération l'intérêt du pays en général et de rechercher si l'exploitation de cette ligne d'embranchement par l'Etat ne serait pas généralement avantageux. Il ne faudrait pas, bien entendu, négliger l'aspect financier de la question; mais, si l'acquisition d'un chemin de fer devrait faire avancer d'un pas la solution du problème des transports dans le pays, le Gouvernement devrait se résoudre à en faire l'achat. Certaines lignes exploitées dans des vues locales peuvent n'avoir pas donné grand profit; mais, une fois reliées à quelque grande voie ferrée, on s'aperçoit qu'elles ont de la valeur. Le chemin de fer de la vallée de la Tobique en est un exemple. Cette ligne, comme le sait le ministre de la Marine, a été construite à l'aide de fonds votés par la province et par le Parlement fédéral. Il se lie à la voie du Pacifique-Canadien à Perth, dans le comté de Victoria, et pendant un temps, c'est une compagnie qui l'a exploité. On me dit que cette compagnie a pu difficilement, pendant un certain nombre d'années, faire face au paiement de l'intérêt de ses obligations; qu'elle n'a rien payé à ses actionnaires et qu'elle ne valait à peu près rien. Le Pacifique-Canadien a entrepris de l'exploiter moyennant une part de la recette brute qu'il paye à la compagnie. Depuis, l'intérêt des obligations est régulièrement versé, et il est payé un dividende aux actionnaires.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je crois que mon honorable ami fait erreur. J'en sais quelque chose, puisque j'ai été fidéicommissaire pour les obligataires. Ce chemin n'a jamais été exploité par d'autres que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Dès avant qu'il fut terminé, ces propriétaires avaient fait une convention avec le Pacifique pour que ce dernier l'exploitât moyennant 40 p. 100 de la recette brute, lesquels devaient assurer le paiement de l'intérêt sur les obligations. Il y avait eu deux émissions de ces obligations, chacune desquelles pour $5,000 par mille. Pendant un temps, les 40 p. 100 n'ont pas suffi à payer l'intérêt sur la première de ces émissions. Ce résultat n'a pu être obtenu que plus tard et, après bien des années d'exploitation, les 40 p. 100 aujourd'hui sont, je crois, bien près de faire face aux intérêts de la deuxième émission.

M. EMMERSON: Je remercie mon honorable ami d'un renseignement qui doit être exact, puisque l'honorable ministre est en position de savoir ce qui en est. On m'a dit qu'il était payé maintenant un dividende sur le capital-actions.

M. CARVELL: Et cela est vrai.

M. EMMERSON: C'est ce que l'on m'a dit.

M. CARVELL: J'ai, au nombre de mes clients, un actionnaire de cette compagnie, et il m'a appris le mois dernier qu'il recevait aujourd'hui un dividende sur les parts qu'il détient.

M. HAZEN: Il faut que cela soit très récent.

M. EMMERSON: Ce n'est pas de mon honorable ami que m'est venu ce renseignement, mais d'une tout autre source. Cela m'a été dit il y a un an ou plus.

M. HAZEN: Il y avait un large vide à combler, à cause du non-paiement de l'intérêt sur les obligations pendant tant d'années. Il se peut que maintenant tout cela ait été payé, de même qu'un intérêt sur les actions. Je n'ai pas eu connaissance de la chose.

M. EMMERSON: Cela ne dérange rien au principe. Voyez, par exemple, ce qui en a été du Canada-Eastern, ainsi qu'on l'appelait autrefois. Au point de vue financier, cette ligne n'a pas eu de succès. Après son absorption par l'Intercolonial, cette ligne, pour la partie qui va de Loggieville à Fredéricton, a donné plus que nulle autre portion de notre réseau. Sur ce point, je ne crains pas d'être contredit. Au reste, en eût-il été autrement, on peut toujours dire qu'elle nous a été avantageuse, et très avantageuse, en ce qu'elle a conservé à l'Intercolonial la zone d'influence que doit avoir un chemin de fer de l'Etat le long de la côte nord. Plus que cela, depuis que le Gouvernement l'exploite, elle a donné des facilités que l'on n'avait pas pu avoir sous la direction de la compagnie. La question d'argent ne devrait pas être un empêchement à l'acquisition par l'Etat de ces voies ferrées.

Comme question d'économie dans l'intérêt de l'Intercolonial lui-même, il faudrait acquérir ces embranchements de chemins de fer, afin que l'administration puisse utiliser le matériel roulant, quand il est de-

venu trop vieux pour être employé sur une ligne principale et qu'il ne peut guère être utilisé que sur un embranchement ou une petite ligne de chemin de fer; comme, par exemple, les locomotives, les wagons à voyageurs et à marchandises, les rails qu'on enlève annuellement de la voie de l'Intercolonial, parce qu'ils sont devenues trop légers sur le parcours du chemin de fer par suite de l'usure, ou de la fatigue du rail, ou plutôt par la rouille, ou encore les ponts situés sur ce réseau. Au Nouveau-Brunswick seul, il y a des mille et des dizaines de mille de dollars valant de rails d'acier, de ponts, de wagons surannés, de vieilles locomotives qu'on pourrait utiliser à peu de frais pour l'Etat, pour ces embranchements de chemins de fer. Et cependant on refuse aux populations sur le parcours de ces lignes le privilège de bonnes communications, et cela parce que le Gouvernement a trop temporisé—et j'ajouterai, si cela peut faire plaisir à mon honorable ami—parce que ses prédécesseurs avaient trop ajourné leur initiative en pareille matière.

M. COCHRANE: Et vous-même?

M. EMMERSON: Et moi-même, dites-vous? A titre de simple député je n'étais pas en mesure de me faire l'avocat de ces réformes; mais une fois devant le ministre des Chemins de fer, et en mesure d'en demander la réalisation, à titre de ministre, je constatai que tout cela se faisait par évolution. Si j'eusse été maître de la chose, entre 1903 et avril 1907, l'Intercolonial aurait acquis ces chemins de fer, comme affaire commerciale. Je ne me place pas ici au point de vue politique et je fais abstraction à tout esprit de parti; mainte et mainte fois ici j'ai repoussé pareille idée. Aujourd'hui j'accuse le Gouvernement de négligence tout comme j'ai accusé ses prédécesseurs. Je l'accuse d'avoir violé ses promesses; car il y a eu violation de promesses ici. J'ai le devoir de faire connaître le fait au pays; les populations de l'Est savent que nos affirmations sont conformes à la vérité; et j'appelle l'attention de la Chambre et du pays sur les faits dans leur réalité, abstraction faite de tout esprit de parti et sans aucun espoir de me faire de popularité sur cette question. En fait, les populations des Provinces maritimes veulent que ces lignes soient exploitées à titre d'embranchements de l'Intercolonial et le Gouvernement actuel leur a fait des promesses en ce sens. Ce que je demande aujourd'hui au Parlement, c'est qu'il déclare que cette mesure sera jugée agréable à cette Chambre, le Gouvernement devant se charger de son application. L'inconvénient, pour nos populations de l'Est, c'est que trop longtemps nos représentants ont cherché à retirer des avantages politiques des importantes activités du Canada oriental; trop longtemps ils ont refusé de travailler de concert à la protection de leurs intérêts. C'est peut-être là de la politique de clocher et nombre des députés y trouvent sans doute leur compte; mais ce n'est pas là s'inspirer des intérêts des populations qu'ils représentent. On peut bien gagner quelque léger avantage politique au bénéfice de tel ou tel comté, en adoptant pareille attitude égoïste s'inspirant d'abord de l'intérêt de parti, avant de s'occuper des intérêts du comté qu'on sert. Il est grandement temps que les représentants de l'Est se fassent les champions des intérêts de ces provinces. Le nombre de ces représentants diminue d'année en année, de législature en législature, ou du moins à chaque période décennale.

Combien s'écoulera-t-il d'années, avant que ce mouvement ait abouti au point de fuite, à la disparition totale, c'est ce que je ne saurais dire; seulement j'affirme que l'influence de l'Est va en diminuant, or, du moment que les députés sont divisés entre eux et tant qu'ils ne songeront qu'à leurs misérables intérêts de parti, plutôt que de se préoccuper de ceux de l'Est tout entier, les intérêts généraux ne pourront qu'en souffrir. Mainte fois, j'ai saisi cette Chambre de la résolution en discussion, et sauf une ou deux exceptions, je n'ai jamais reçu l'appui de ceux qui ne voient pas les choses politiques sous le même angle que moi. Oui, la Chambre a été saisie de cette résolution d'année en année, et sauf les exceptions que je viens de mentionner, jamais encore les représentants des Provinces maritimes n'ont pris la parole ici pour affirmer les intérêts de l'Intercolonial et des populations demeurant sur le parcours de ce réseau et pour encourager le commerce au bénéfice des populations ainsi desservies. Nous témoignons tous d'un vif enthousiasme à l'égard de la création d'un mouvement commercial entre le Canada et les Antilles ou d'autres pays; nous votons volontiers des subventions au bénéfice d'une ligne de paquebots dans le but d'activer le mouvement commercial avec tel ou tel pays; mais quand il s'agit de faire acquérir par l'Intercolonial les embranchements qui donneraient un plus vif essor au trafic de la région desservie par ces embranchements, personne n'élève la voix, il règne un silence de mort, chaque fois qu'on formule cette proposition, de crainte que quelque minime intérêt de parti ne soit lésé, ou encore qu'on ne heurte tel ou tel ministre influent. Il est temps que cela cesse et que les représentants de l'Est se donnent la main et agissent de concert à cet égard. Comment le chemin de fer de la baie d'Hudson s'est-il jamais imposé à l'attention de la députation? Tout simple-

ment parce que les représentants des provinces de l'Ouest faisant cause commune ont dit: Il nous faut un chemin de fer à la baie d'Hudson. Toute opposition à ce projet a perdu contenance, du moment même que ces provinces eurent envoyé leurs délégués et affirmé leurs demandes pour la construction du chemin de fer en question.

De nombreuses délégations se rendent auprès du ministre en faveur du canal de la vallée de la Trent. D'importantes délégations demandent également la construction d'un nouveau canal Welland. Non satisfaits de celui qui a déjà été reconstruit une fois et qui offre toutes les facilités voulues aux transports, de lac en lac, ils veulent qu'on consacre des millions à la construction d'un autre canal Welland, qui remplacerait complètement le canal actuel. Comment se fait-il que le Parlement canadien étudie actuellement ces questions et qu'il les tolère même? Tout simplement par ce qu'on met en jeu certaines influences concentrées entre les mains des partisans du Gouvernement dans l'Ontario et qu'on a exercé une si forte pression et poussé de l'avant ce projet avec une telle énergie que le mouvement aujourd'hui est irrésistible et avant longtemps nous aurons un nouveau canal Welland. Et cependant, on laisse les Provinces maritimes ruminer sur ces promesses relatives à l'acquisition des embranchements et à la construction d'un bac transbordeur.

Et ainsi en sera-t-il, tant que les députés se tiendront les bras croisés et se soumettront au traitement infligé par ceux qui sont peut-être forcés par les exigences politiques à prendre pareille attitude. Il est temps de changer d'attitude sur cette question. J'adjure le ministre des Chemins de fer, les membres du Gouvernement, les députés conservateurs des Provinces maritimes de prendre la parole et de déclarer ici: Nous tiendrons les engagements pris par notre chef; nous allons faire exécuter les promesses faites aux populations du Canada oriental, durant la dernière élection. C'est le moment d'agir.

Il est une initiative prise par ses prédécesseurs que le Gouvernement actuel pourrait accepter comme un précédent; je veux dire le système adopté au sujet de l'exploitation du chemin de fer connu sous le nom de chemin de fer de River Valley, sous la direction et la gestion de l'Intercolonial. Il existe au département des Chemins de fer et des Canaux un contrat par lequel le Gouvernement canadien s'oblige, subordonnément à certaines conditions et clauses conditionnelles, à prendre à sa charge et à exploiter ce chemin de fer en raccordement avec l'Intercolonial.

M. CROCKET: C'est là une des réformes effectuées par le Gouvernement actuel dans le sens de la proposition formulée par l'honorable député.

M. EMMERSON: Il faut être reconnaissant des petites faveurs, et si le Gouvernement a pris pareille attitude, je veux bien lui en tenir compte. C'est le principe que j'ai voulu faire triompher, et il a été adopté par le Gouvernement précédent.

M. CROCKET: Est-ce là ce que mon collègue appelle une petite faveur?

M. EMMERSON: C'est peu de chose au regard d'autres faveurs qu'on nous a promises. C'est tout simplement affaire de comparaison. On nous a fait nombre d'autres promesses mirobolantes. Je le répète, c'est le Gouvernement précédent qui a consacré ce principe et qui a passé ce marché que le Gouvernement actuel est obligé d'exécuter.

M. COCHRANE: Le Gouvernement précédent n'a jamais passé pareil marché.

M. EMMERSON: Je prends acte de votre rectification à cet égard.

M. COCHRANE: Encore une faveur dont il faut être reconnaissant.

M. EMMERSON: Je n'aurai guère lieu d'être reconnaissant des réformes accomplies par l'honorable ministre en ce sens.

M. COCHRANE: J'ai pris cette initiative; j'ai passé ce marché administratif.

M. EMMERSON: Le ministre le sait, tout comme la province du Nouveau-Brunswick, ce contrat a été rédigé et les arrangements ont été conclus entre le Gouvernement précédent et la compagnie; le Gouvernement s'étant engagé à prendre ce chemin à sa charge et à l'exploiter à certaines conditions. Il ne faut pas confondre la simple légalisation du contrat, la signature de ce document avec les arrangements intervenus. C'est un fait que...

M. CARVELL: Le contrat a été signé par l'ancien ministre des Chemins de fer.

M. COCHRANE: Vous faites erreur.

M. CARVELL: Non pas. J'en ai un exemple sous les yeux. Je puis indiquer au ministre l'endroit même où ce contrat a été signé par l'ancien ministre des Chemins de fer.

M. COCHRANE: Ce n'est pas au ministère même.

M. EMMERSON: Monsieur l'Orateur, si je ne me trompe, j'ai la parole. La question qu'on a soulevée n'intéresse guère l'affaire en discussion. Ce que je veux établir, c'est que le Gouvernement précédent a consacré le principe, en prenant le chemin de fer à sa charge. L'agitation soulevée au sujet de la question des embran-

chements devant ce Parlement pendant nombre d'années a abouti à faire accepter ce système par le Gouvernement précédent. Je suis bien aise que le Gouvernement actuel en continue l'application.

Je suis enchanté que le Gouvernement actuel s'y intéresse également. Je serai très heureux si, à la fin de son mandat, il est en état de satisfaire honnêtement les attentes du peuple au sujet de l'exploitation de ce chemin de fer.

M. RHODES: Lui donnerez-vous votre appui s'il le fait?

M. EMMERSON: Sur ce point, je le lui donnerai certainement.

M. PELLETIER: Ce n'est pas une réponse.

M. EMMERSON: Je ne peux pas changer d'un seul coup comme mon honorable ami. Si le Gouvernement se met à bien agir, je pourrai aller vers lui par degrés; je lui donnerai mon appui dans tout ce qu'il fera de bien et, tant qu'il fera quelque chose pour acquérir ces embranchements, je consens à l'appuyer et à lui donner crédit pour ce qu'il fera. Je ne suis pas assez mesquin pour ne pas reconnaître le mérite d'adversaires qui présentent une mesure en laquelle j'ai confiance. J'ai annoncé, ici même, à la dernière session, qu'à propos du service de bac transbordeur j'applaudirais et j'appuierais le Gouvernement pour toute initiative qu'il prendrait dans ce sens. Je m'en tiendrai à mon opinion là-dessus et je féliciterai le Gouvernement, non pas seulement à la Chambre, mais dans le pays, s'il tient sa promesse sur cette question et s'il donne satisfaction au public. Il en est ainsi avec le principe des embranchements adopté par le Gouvernement précédent pour le chemin de fer River-Valley. Le Gouvernement actuel l'a adopté également et en conséquence, quand la ligne de River-Valley sera terminée, il est tenu de s'en emparer et de l'exploiter comme faisant partie de l'Intercolonial. Pourquoi alors y aurait-il de sa part quelque hésitation à adopter le programme indiqué dans cette résolution? Il y consent pour ce chemin de fer particulier, bien qu'il ne soit pas considéré comme un tributaire direct de l'Intercolonial, bien qu'il soit isolé, en quelque sorte de l'Intercolonial et en dehors de sa sphère d'influence. Il est lié au principe dans l'exécution du contrat qu'il a admis avoir signé. Je demande donc pourquoi il y aurait quelque hésitation à répondre à la question relative aux embranchements, qui est inscrite à l'ordre du jour depuis le commencement de la session. Pourquoi mon honorable ami, parlant au nom du Gouvernement, ne peut-il pas dire à la Chambre et au pays: Nous avons admis le principe pour le chemin de fer de River-Valley et pour d'autres lignes; nous allons acquérir les embranchements et passer ainsi à l'exécution du programme de l'acquisition des embranchements qui se raccordent à l'Intercolonial et l'argent sera inscrit au budget pour nous permettre de réaliser cette entreprise. Mais non! Mon honorable ami est obligé de dire qu'il n'a pas pris de décision—le Gouvernement étudie encore la question. Combien a-t-il mis de temps pour adopter une résolution au sujet du chemin de fer de la River-Valley? Après l'avoir adoptée, pourquoi sa décision ne serait-elle pas aussi bonne pour un autre embranchement ou pour tous les embranchements et particulièrement pour le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard, pour les lignes qui vont de Salisbury à Albert-Corners et de Moncton à Bouctoche; pour celle de Kent-Nord et de Caraquet qui traverse une région très prospère et très florissante du Nouveau-Bunswick et pour celle de Matapédia à Gaspé. Il y a beaucoup de chemins de fer de charbonnages dans la circonscription de l'honorable député de Cumberland.

Pourquoi la décision prise ne serait-elle pas bonne pour les embranchements du comté de King, qui parcourent les comtés de Saint-Jean et de Saint-Martin à partir de Hampton, dans le comté de King. Il y a une ligne que le Gouvernement actuel a laissé passer aux mains du chemin de fer canadien du Pacifique et qui était connue sous le nom de Central-Railway. Cette ligne était la propriété du Nouveau-Brunswick à qui son exploitation a coûté un million et quart de dollars. Elle a été concédée au Pacifique-Canadien, pour qu'il l'exploite non pas sur le principe du partage des recettes brutes, mais sur la base d'une proportion dans les revenus nets. Qui a jamais entendu parler d'une proposition de ce genre dans un pays quelconque pour la location d'un chemin de fer? C'est absolument nouveau et unique dans l'histoire des compagnies de chemins de fer. Le Gouvernement a cédé pour rien au Pacifique-Canadien cette ligne desservant une contrée riche qui produit un trafic splendide. Il a passé cette ligne, libre de toute charge au Pacifique-Canadien pour 999 ans, bien que cela ne laisse aucune différence, que ce soit 99 ou 999 ans—c'est la propriété du Pacifique-Canadien et sa possession met cette compagnie à même d'insister pour obtenir des droits de circulation et des privilèges sur l'Intercolonial, en vue de raccorder son réseau du centre du Nouveau-Brunswick avec son embranchement terminal de Truro dans la Nouvelle-Ecosse. Cela a mis le Pacifique-Canadien dans une position avantageuse qu'il ne sera pas lent à saisir et il a obtenu ainsi l'exploitation et le monopole du réseau du chemin de fer dans la partie occidentale du Nouveau-Brunswick. Il a maîtrise complète dans le comté de Charlotte pour les facilités du chemin de

fer; il est maître de toute la région adjacente au fleuve Saint-Jean; il achète maintenant le Témiscouata, ligne que le Gouvernement fédéral aurait dû acquérir depuis longtemps. Par l'achat de cette ligne, le Pacifique-Canadien pénétrera tout simplement au cœur du Nouveau-Brunswick et, sans aucune concurrence, monopolisera tout le trafic en imposant le tarif qui lui plaira. Le fait que la ligne de Témiscouata appartenait à une compagnie privée permettait à un expéditeur de Saint-Jean d'expédier ses marchandises par l'Intercolonial à Rivière-du-Loup et de là par la ligne de Témiscouata à Edmunston à un tarif inférieur à celui qu'il pouvait obtenir pour expédier directement par le Pacifique-Canadien à Grand-Falls, qui est plus près de Saint-Jean qu'Edmunston; cette dernière localité est sur la ligne directe de Saint-Jean par le Pacifique-Canadien.

Mais non! la compagnie vous donne sur sa ligne jusqu'à Edmunston, des tarifs à meilleur marché que pour Grand-Falls, parce que l'Intercolonial et la ligne de Témiscouata donnent des tarifs de concurrence qui ont pour effet d'abaisser les prix du Pacifique-Canadien de Saint-Jean à Edmunston. Il en sera ainsi avec le centre de la province et dans le comté de King pour les régions houillères. Il aura la maîtrise sur la ligne Minto et beaucoup de gens prétendent qu'il pourra même disposer de la River-Valley, malgré le contrat dont il a été question. Il est actuellement maitre du Central-Railway, que possédait autrefois le Nouveau-Brunswick et qui est en exploitation de Moncton à Chipman et à Minto. Il obtiendra bientôt, si nous en croyons le ministre des Chemins de fer, des droits de circulation sur l'Intercolonial de Saint-Jean vers l'est. Après avoir acquis ces avantages et le Central-Railway pour absolument rien, il sera en état d'avoir à sa merci la population des régions centrales et occidentales du Nouveau-Brunswick et si le temps arrive un jour où le Gouvernement actuel cèdera l'Intercolonial au Pacifique-Canadien ou à une autre compagnie, la population du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse sera entre les mains d'un puissant monopole de chemins de fer. Mes paroles s'appuient sur les mouvements qui se font dans les chemins de fer et qu'on apprend dans l'est du Canada. Il existe dans le public un sentiment très profond que le Gouvernement actuel devrait reconnaître la nécessité de continuer à exploiter l'Intercolonial et qu'il devrait aussi acquérir les embranchements et les exploiter concurremment avec la ligne de l'Etat. Le Pacifique-Canadien s'est emparé dernièrement de la ligne Dominion-Atlantic qui aurait dû être achetée par l'administration de l'Etat. Cette ligne va de Windsor à Yarmouth dans la Nouvelle-Ecosse et a un droit de circulation sur l'Intercolonial entre Windsor et Halifax. Le Pacifique-Canadien ayant acquis cette voie ferrée de Truro à Windsor est à même de s'emparer de tout le trafic de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse, et il a la population à sa merci. C'est très bien de dire qu'il peut y avoir des moyens de faire observer la loi, il y en a en effet malgré les efforts du Gouvernement pour réglementer le trafic.

M. HAZEN: Pourquoi le Gouvernement, auquel mon honorable ami a donné son appui, n'a-t-il pas acheté le Dominion-Atlantic?

M. EMMERSON: J'ai dit que le Gouvernement que j'appuyais ne l'a pas acheté et je l'ai condamné pour ne pas l'avoir fait et je n'hésite pas à dire qu'il devait être condamné pour cela. Je ne m'arrête pas à des petites questions politiques locales, comme l'a fait mon honorable ami l'autre jour, en parlant d'une grande question nationale. Je parle d'un principe qui est compris dans cette résolution et qui n'est pas posé dans l'intérêt des gouvernements et des compagnies, mais dans l'intérêt du peuple et je pense que mon honorable ami en me posant une question de ce genre ne m'accorde pas le respect qui m'est dû quand j'expose devant le Parlement des arguments en faveur de cette proposition. N'avais-je pas déjà admis que le Gouvernement précédent aurait dû faire cette opération? La question n'est pas de savoir quel gouvernement accomplit ces choses, le mal est que ce n'est pas fait et la faute en retombe sur les gouvernements du Canada qui laisse exister ce mal et qui permet d'étouffer les désirs du peuple, d'étrangler ses intérts et de donner le monopole et la maîtrise de toute la région ouest d'une province riche et florissante comme la Nouvelle-Ecosse. J'ai parlé du Nouveau-Brunswick, mais c'est un exemple des conditions qui existent aujourd'hui en Nouvelle-Ecosse. J'ignore quelles nouvelles proportions prendra cet état de choses et comment on pourra protéger le peuple contre cette calamité, mais je demande que le Parlement prenne en considération cette résolution qui servira en quelque sorte du moins de mesure protectrice contre l'envahissement des grandes compagnies.

Je sens que je dois présenter mes excuses à la Chambre pour avoir occupé une si grande partie de son temps, d'autant plus que je l'ai si souvent entretenu de ce sujet, mais mon excuse est que je crois que ce sera dans l'intérêt du peuple, dans l'intérêt de l'Intercolonial et dans l'intérêt de la solution si importante du grand problème du transport au Canada.

M. JAMESON (Digby): Monsieur l'Orateur, après nous avoir annoncé qu'il traiterait cette question en dehors de tout esprit

de parti, l'honorable député qui m'a précédé a parlé sur un ton qui a lieu de nous surprendre. Après avoir débuté avec calme et modération, il s'en prit presque immédiatement à l'honorable premier ministre et lui reprocha d'avoir trompé la population des Provinces maritimes. Mais avant de reprendre son siège, il fut obligé, par certaines questions qui lui furent posées par les membres de la droite, de dénoncer le Gouvernement dont il a été le partisan pendant quinze ans. Il l'a blâmé de n'avoir pas fait l'acquisition des embranchements qui alimentent l'Intercolonial.

Mon honorable ami a toujours appuyé le ministère précédent et pendant plusieurs années il a eu l'honneur de siéger dans le conseil comme ministre des Chemins de fer. Je n'ai aucune hésitation à admettre que pendant tout ce temps il a plusieurs fois pris la parole pour demander que l'Etat fit l'acquisition de ces embranchements, mais il doit avouer qu'il n'a guère obtenu de succès.

Il y a à peine quinze ou seize mois que le Gouvernement actuel a pris la direction des affaires, et parce que, dans ce court espace de temps, il n'a pas accompli ce que le gouvernement précédent n'a pas pu faire en quinze ans, mon honorable ami a le toupet de se lever dans cette Chambre et d'accuser le premier ministre d'avoir trompé la population des Provinces maritimes. Entre l'ex-ministre des chemins de fer et le ministre des Chemins de fer actuel, il y a cette différence: l'ex-ministre parlait beaucoup et le ministre actuel agit. Ce dernier ne passe pas son temps à faire de longs discours dans cette Chambre, mais je ne crois pas me tromper en disant que dans l'administration de son département on n'a jamais vu son égal.

Mon honorable ami dit que le discours du trône aurait dû mentionner cette question des embranchements de l'Intercolonial. Quelle nécessité y aurait-il de mentionner cette question dans le discours du trône? Je suis convaincu que si l'honorable député avait réfléchi, il n'aurait jamais émit une pareille prétention. Si une nouvelle loi est nécessaire, c'est simplement parce que celle que le Gouvernement précédent a fait voter en 1910, avait été, de propos délibéré, et très habilement, je l'avoue, rédigée de manière à rendre impossible l'acquisition de ces embranchements.

Le moyen auquel le Gouvernement a eu recours pour empêcher l'acquisition des embranchements par l'Etat, ça été d'exiger que ces lignes tributaires fussent dans un tel état d'excellence, qu'aucune des compagnies n'a pu se procurer l'argent nécessaire pour mettre les voies dans l'état exigé par cette loi. Telle était la situation sous le ministère précédent.

L'honorable député prétend que le Gouvernement actuel a créé un précédent en consentant à acquérir le chemin de fer de la vallée du fleuve Saint-Jean. Il dit qu'après avoir agi ainsi, le Gouvernement est tenu de déposer un projet de loi l'autorisant à faire l'acquisition de tous les autres embranchements. Mais il y a une distinction à faire entre le chemin de fer de la vallée de Saint-Jean et les autres embranchements.

Le chemin de fer de la vallée de Saint-Jean est actuellement en voie de construction et, naturellement, on verra à ce qu'il soit construit de manière à répondre aux prescriptions de la loi; mais les autres embranchements ont été construits il y a déjà longtemps et sont exploités depuis un très grand nombre d'années; ils sont dans un état déplorable et, par conséquent, il n'y a aucune analogie entre les deux cas.

Toutes mes sympathies sont acquises à la résolution que nous discutons en ce moment. C'est une question qui, à mon point de vue, mérite d'être sérieusement étudiée et je suis certain que le Gouvernement ne manquera pas de s'en occuper. Mais d'un autre côté, je dis que mon honorable ami n'a pas raison de s'emporter comme il le fait et d'accuser le Gouvernement de négligence parce qu'il n'a pas fait, en quinze mois, ce que le Gouvernement précédent, qui avait toutes les sympathies de mon honorable ami, n'a pas pu faire en quinze ans.

L'honorable député prétend que les Provinces maritimes n'ont pas été traitées avec justice par le Gouvernement actuel—je crois que ce sont là ses propres paroles. Je suis d'un avis tout à fait contraire. Je n'ai aucun doute qu'il sera forcé de partager ma manière de voir quand je lui aurai signalé les travaux actuellement en cours à la baie Courtenay, dans la province du Nouveau-Brunswick, les travaux sur le chemin de fer de la vallée de Saint-Jean, et aussi le service de bacs transbordeurs, entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme.

M. HAZEN: Pour lequel l'entreprise est concédée.

M. JAMESON: Je crois savoir que le contrat pour la construction de ce bateau est signé.

M. EMMERSON: Dois-je comprendre que le Gouvernement a ordonné la construction d'un bac transbordeur pour ce service? S'il en est ainsi, j'en félicite le Gouvernement.

M. HAZEN: Le contrat est signé.

M. PELLETIER: Mon honorable ami en paraît tout surpris.

M. EMMERSON: Il me semble que le ministre des Chemins de fer aurait pu nous en informer.

M. JAMESON: Dans la Nouvelle-Ecosse, la situation est bien différente de ce qu'elle était autrefois. Je me rappelle qu'un ancien président de la chambre de commerce d'Halifax, un libéral avéré, disait que la Nouvelle-Ecosse était "reliée au reste de la Confédération par deux traits de rouille," il faisait allusion à la voie unique de l'Intercolonial. Ce même libéral se plaignait aussi très amèrement du manque d'installations et de quais, au terminus Halifax. Or, nous savons tous que le Gouvernement actuel a pris des arrangements pour faire d'Halifax un des grands ports de l'Atlantique et tous ces grands travaux que je viens de mentionner ont été décidés et mis en marche dans les quinze mois écoulés depuis l'avènement du Gouvernement actuel. On voit par là que mon honorable ami n'a pas raison de prétendre que les Provinces maritimes sont maltraitées par le Gouvernement.

Me permettra-t-on de remonter à l'époque de la construction du Transcontinental national? On sait que c'est sur cette question que se firent les élections de 1904. Dans cette élection tous les candidats libéraux de la Nouvelle-Ecosse furent élus et cependant c'était la seule province qui ne retirait aucun avantage de ce chemin de fer, à l'exception, bien entendu, de l'île du Prince-Edouard qui se trouvait nécessairement exclue par sa position géographique.

Mon honorable ami dit qu'il est question de livrer l'Intercolonial à une compagnie privée et il prédit de grands malheurs pour le pays si la chose se réalise. Je vois qu'il en est question dans le "Telegraph" de Saint-Jean (N.-B.) du 22 décembre dernier, mais qui a lancé la rumeur?

M. HAZEN: Le "Telegraph" de Saint-Jean était en faveur de la location du réseau il y a quelques années.

M. JAMESON: Voici ce que publiait le "Telegraph" de Saint-Jean dans une dépêche de Montréal, portant la date du 21 décembre:

Cinq citoyens des Provinces maritimes, qui sont actuellement à Montréal, se déclarent en faveur de l'exploitation de l'Intercolonial par une compagnie privée. Ce sont W. A. Black et le lieutenant-colonel Whitman, d'Halifax; Mathey Lodge, de Moncton; E. McDonald, M. P., de Pictou et H. J. Logan, ex-M.P., de Cumberland.

Je n'affirme pas que l'honorable député de Pictou, que je ne vois pas à son siège, soit en faveur de la cession de l'Intercolonial à une compagnie privée. Je rapporte simplement ce que dit cette dépêche. Le "Telegraph" qui, il y a quelques années, était aussi en faveur de l'exploitation de l'Intercolonial par un des grands réseaux canadiens, disait dans un article de rédaction, le 24 décembre. . .

M. EMMERSON: C'était à l'époque où ce journal était entre les mains des conservateurs.

M. HAZEN: Pas du tout. Mon honorable ami fait erreur. Le "Telegraph" appartenait alors à des libéraux.

M. JAMESON: L'article en question, publié le 24 décembre conclu ainsi:

L'Intercolonial est une des plus précieuses propriétés de l'Etat. Qu'on ne l'aliène pas et qu'on l'administre sur une base d'affaires, en dehors de toute ingérence politique, et le public sera satisfait. Le parti qui tentera d'aliéner cette propriété est exposé à venir en collision avec le sentiment populaire.

J'ignore si l'honorable député de Pictou s'est déclaré en faveur de la vente du chemin de fer ou de son exploitation par une compagnie privée, mais si la dépêche en question dit vrai, le "Telegraph" lui prédit des choses affreuses.

Mon honorable ami nous a dit que le nombre des représentants des Provinces maritimes dans cette Chambre allait en diminuant et c'est malheureusement le cas. En 1891, la Nouvelle-Ecosse avait vingt représentants dans cette Chambre et après le recensement de 1901, après six années de régime libéral, la nouvelle répartition ne nous laissait plus que dix-huit représentants. Après dix autres années de régime libéral, notre population, comparée à celle des autres parties de la Confédération, ne nous donne plus droit qu'à seize représentants.

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

Reprise de la séance.

M. JAMESON: Lorsque la Chambre a suspendu sa séance à six heures, j'étais sur le point de terminer mes observations, monsieur l'Orateur, en disant que je ne puis tomber d'accord avec mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson) et dire avec lui que la présente administration ne s'est pas montrée juste à l'endroit des Provinces maritimes, non, il m'est impossible d'en arriver à cette conclusion, si je tiens compte des faits accomplis. Toutefois, je dois proclamer que ces provinces, et plus particulièrement celle de la Nouvelle-Ecosse, n'ont pas reçu de l'ancien Gouvernement les avantages qu'elles étaient en droit d'en espérer, si l'on se rappelle qu'il a négligé de poursuivre le Transcontinental jusqu'au port d'Halifax. Aujourd'hui, à la Nouvelle-Ecosse, je pourrais même dire dans les trois Provinces maritimes, on entretient les plus belles espérances pour l'avenir, espoirs qu'on n'avait jamais osé même concevoir. Bien que dans le passé le chiffre de la représentation de ces provinces à ce Parlement ait diminué, nous

regagnerons bientôt le terrain ainsi perdu, j'en ai l'intime conviction, de même que je crois sincèrement que nous atteindrons notre but, grâce à l'augmentation du chiffre de notre population, ce qui sera l'une des conséquences de l'intérêt pratique que la présente administration porte à l'agriculture, aux pêcheries, à l'immigration et à l'amélioration des moyens de transport. Je suis convaincu que sous le cabinet Borden, le développement des industries et l'augmentation du chiffre de la population des Provinces maritimes seront si accentués que ces dernières pourront compter encore ici ce nombre de représentants qu'elles élisaient autrefois; tout cela sera le fruit de cette politique de progrès, basée sur l'honnêteté, et dont j'ai déjà parlé.

M. TURGEON (Gloucester): Je ne veux pas accaper plus qu'il ne faut l'attention de la Chambre à seule fin de discuter cette question importante. Au cours des diverses législatures qui se sont succédées ici, j'ai exprimé mon avis sur cette question du prolongement du chemin de fer intercolonial et sur celle de l'acquisition des lignes tributaires dont on a parlé.

Je tiens a accentuer chaque mot de ce qu'a dit l'honorable représentant de Westmoreland (M. Emmerson) à l'appui de la proposition qu'il soumet aujourd'hui au Gouvernement. On a prétendu que l'ancienne administration n'avait pas terminé son œuvre à cet égard avant la dernière dissolution de 1911. Me permettra-t-on, à nouveau, de répéter que durant nombre d'années, chaque fois que des représentants des Provinces maritimes, ou que certains journaux de cette partie du pays se permettaient d'énoncer cette proposition, on constatait immédiatement que le sentiment qui existait dans les provinces de l'Ouest n'avaient pas encore été cultivé au point de permettre au Gouvernement fédéral d'entreprendre la réalisation de ce projet, sans éveiller les susceptibilités de l'Ouest comme celles de l'Est? L'ancienne administration ne voulait pas que la population du Canada considérât l'Intercolonial comme appartenant exclusivement à l'Est, ou aux Provinces maritimes, non, elle entendait plutôt créer et confirmer dans l'esprit de chaque citoyen du Canada l'opinion que l'Intercolonial fait partie des biens nationaux et que le pays tout entier doit s'intéresser également à son sort. Je puis dire à la louange de mon honorable ami, le représentant de Westmoreland, qu'il fut certainement le premier d'entre tous les habitants des Provinces maritimes a consacrer toutes ses énergies à cette fin de créer un sentiment de plus en plus favorable à l'Intercolonial dans cette partie du pays. C'est à lui plus qu'à tout autre, à quelque parti que ce dernier appartienne, que revient le mérite de cette initiative et de cette lutte; quant à moi, je tire un orgueil légitime, j'ose le dire, de l'aide que j'ai pu lui prêter dans la sphère restreinte où s'exerçait l'influence dont je disposais par ma parole et par le journal que j'ai ridigé jusqu'à ces dernières années au Nouveau-Brunswick.

Il ne s'agit de rien de bien nouveau, mais je dois dire que l'honorable député qui vient de reprendre son siège a adressé un compliment à l'honorable représentant de Wesmoreland, lorsqu'il a dit que rien n'a été fait dans ce sens. Je pourrais rappeler à l'honorable représentant de Digby (M. Jameson) que l'un des premiers actes de mon honorable ami le représentant de Wesmoreland, en assumant la fonction de ministre des Chemins de fer en 1903-1904, fut de prendre sous sa haute main la ligne tributaire de Loggieville-Fredericton, une ligne dont l'exploitation n'avait pas rapporté jusqu'alors de bénéfices appréciables, mais qui depuis lors a été d'un grand avantage, non seulement pour l'Intercolonial, mais encore, et d'une façon plus accentuée, pour toute la population qu'elle dessert. Cela est dû au travail de l'honorable député de Westmoreland, si la confiance et l'espoir prévalent maintenant dans l'Ouest.

Deux ou trois années avant les dernières élections générales, l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) et le Gouvernement d'alors ont arrêté tous les moyens possibles pour en arriver à une entente avec les différentes compagnies qui possédaient les lignes tributaires dont on parle et qui se trouvent spécialement à la Nouvelle-Ecosse. Si l'on considère que l'honorable député de Digby a accusé l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) d'avoir imposé aux propriétaires de ces lignes tributaires des conditions et des tarifs de transport qu'à son avis elles ne pouvaient accepter, on me permettra peut-être de dire que cela fait voir que le Gouvernement d'alors n'entendait pas favoriser indûment ces compagnies. Mieux valait imposer des conditions plus sévères, après tout. Si toute la difficulté se fût résumée à cela, j'imagine qu'il aurait été très facile pour mes amis qui ont pris la direction des affaires le 21 septembre 1911, de conclure immédiatement une entente avec les propriétaires des différentes lignes dont je parle. J'ai dû, dans l'accomplissement de mon devoir, revenir à la charge et signaler à nouveau cette question à la Chambre et à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane) l'année dernière; celui-ci m'a répondu qu'il n'avait pas encore eu le temps d'étudier la question, mais j'ai cru comprendre, d'après ce qu'il me disait, qu'il s'occuperait sérieusement de cette affaire au cours des vacances du Parlement. Aux premiers jours qui ont suivi l'ouverture de cette session, j'ai rappelé la question à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux; au cours de mes observations j'ai fait allu-

sion à l'inquétude qui régnait dans l'esprit d'une grande partie de notre population, surtout chez celle qui habite le territoire traversé par l'Intercolonial dans les Provinces maritimes, quant à l'entente qui pourrait exister entre le Gouvernement et les propriétaires des autres lignes qui désirent acquérir ce chemin de fer ou obtenir peut-être des droits et privilèges plus étendus que ceux qu'on ne devait leur accorder. Je ne dis pas que ces nouvelles étaient bien fondées. Toutefois, l'honorable représentant de Westmoreland aussi bien que mon honorable ami de Digby (M. Jameson) ont établi l'existence d'un sentiment semblable à l'heure qu'il est, non seulement parmi la population des Provinces maritimes, mais à Montréal même et dans les provinces de l'Ouest.

Sans imputer le moindre blâme à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, non plus qu'à tout autre membre du ministère, je prends la liberté d'avertir tous les ministres ainsi que tous les membres de cette Chambre que l'opinion publique qui règne aujourd'hui dans les Provinces maritimes et même dans tout le pays, je pourrais dire, ne souffrira jamais que cette grande partie de l'actif national passe des mains du peuple entre celle d'aucune corporation quelle qu'elle soit Je me contenterai de dire que je suis personnellement intéressé à l'acquisition de quelques-unes de ces lignes tributaires, pour le plus grand avantage de la population que j'ai l'honneur de représenter et de celle qui habite la région d'où je viens.

Depuis que l'ancien Gouvernement a acquis le chemin de fer Canada-Eastern, nous avons dans le comté de Gloucester l'une de ces lignes d'embranchement, l'une des plus importantes peut-être, qui s'étend sur une longueur de 84 milles et qui traverse, je puis dire, tout le comté de Gloucester, de Bathurst à Caraquet, et qui se prolonge de là à Tracadie et à Shippagan, cette ligne s'appelle le chemin de fer Caraquet et de la rive du Golfe. On a conclu les mêmes arrangements pour cette voie ferrée et la population a attendu avec impatience le résultat des pourparlers. Je pourrais répéter également que dans mon comté de même que dans d'autres divisions électorales du Nouveau-Brunswick, au cours des élections de 1911, le candidat conservateur a déclaré que, quel que fût le parti qui remporterait la victoire, le Gouvernement acquerrerait cette partie du chemin de fer en question, parce que le chef du parti dont il était le champion s'était engagé dans ce sens. J'ai toujours prôné cette politique depuis les quinze dernières années: j'y ai insisté auprès de l'honorable ministre des Chemins de fer que nous avons aujourd'hui avec autant de sincérité que je l'ai fait à l'endroit de son prédécesseur. J'espère que nous recevrons bientôt

M. TURGEON.

de la part du Gouvernement quelque assurance satisfaisante qu'il va entreprendre d'opérer cette réforme. Ainsi que mon honorable ami a dû l'observer, ce chemin de fer traverse l'un des comtés les plus populeux et les plus riches du Nouveau-Brunswick. On compte une population dont le chiffre varie de 21,000 à 22,000 âmes de Bathurst à Tracadie. Depuis deux ans surtout, on observe un développement accentué dans cette partie du pays. Le district possède les plus grands intérêts dans l'industrie des pêcheries de Nouveau-Brunswick.

On y fait sur un grand pied la coupe du bois marchand dont le transport réclame des avantages dont le besoin devient de plus en plus inférieur chaque jour, car ce bois doit soutenir la concurrence sur tous les marchés de l'univers. Cette région contient encore des carrières à Clifton et Stonehaven dont on a exporté, sur tout jusqu'à présent, les produits aux Etats-Unis, parce que le tarif de transport, principalement dans le cas des lignes trubutaires, atteint un prix si élevé qu'il ne peut exister de concurrence possible sur le marché des Provinces maritimes.

L'honorable représentant de Westmoreland a démontré jusqu'à l'évidence que le Gouvernement peut exploiter ces lignes tributaires en se servant à cette fin de cette partie du matériel roulant que l'on peut considérer comme trop ancienne et ne pouvant convenir au trafic qui passe par la ligne principale, et qu'il utilisera sans qu'il en coûte beaucoup d'argent; dans le cas du transport du trafic local, le Gouvernement pourra se servir de ce matériel en réclamant un tarif moins élevé que celui que l'on est obligé aujourd'hui d'imposer ailleurs.

J'espère que mon honorable ami de Westmoreland a parfaitement établi qu'il désire que le Gouvernement acquerre toutes ces lignes tributaires. Nous savons tous, en effet, que l'état de choses qui existe aujourd'hui dans telle ou telle partie du Canada, n'est pas immuable. Beaucoup de ces lignes dont l'exploitation ne rapporte pas de dividende à leurs propriétaires, deviendront peut-être rémunératrices avant longtemps, par suite des changements importants qui s'opèrent dans toutes les divisions de l'industrie et du commerce. J'espère que le Gouvernement fera disparaître immédiatement la crainte qui règne dans certains quartiers au sujet de la cession possible de cette partie importante de l'actif du Canada qu'est l'Intercolonial, à une corporation particulière. Et je demanderais également avec instance à l'honorable ministre des Chemins de fer d'étudier immédiatement cette question des lignes tributaires. Plus tôt il pourra renseigner le public, en général et la population des Provinces maritimes, en particulier, de son intention

de continuer la politique suivie au cours des trois dernières années, plus favorablement son attitude sera appréciée de la population que la solution de ce problème intéresse à un si haut point.

L'hon. CH. MARCIL (Bonaventure): J'éprouve le plus vif plaisir à féliciter mon honorable collègue de Westmoreland, qui fut déjà chargé de la direction du ministère des Chemins e fer et des Canaux, d'avoir encore une fois ramené cette question sur le tapis. Si je me rappelle bien, je l'ai déjà entendu discuter à fond à trois reprises différentes, et je suis bien aise d'apprendre par la bouche du ministre des Chemins de fer et des Canaux que le Gouvernement s'en occupe encore sérieusement.

Le Gouvernement actuel représente l'un des deux grands partis politiques de ce pays, il représente le parti qui, en ces années dernières, a manifesté son intention de faire en sorte que l'Intercolonial correspondît à la pensée des auteurs de la Confédération, c'est-à-dire qu'il servît à jamais de trait-d'union entre les provinces. Bien que je ne songe pas à aborder les divers aspects de cette question, que l'honorable représentant de Westmoreland a traité de façon si magistrale, je croirais manquer à mon devoir si je laissais passer l'occasion sans appeler votre attention, monsieur l'Orateur, et celle du Gouvernement sur la situation où se trouve aujourd'hui, en ce qui concerne le chemin de fer dont il s'agit en ce moment, la circonscription que j'ai l'honneur de représenter depuis douze ans à la Chambre.

En faisant l'exposé de cette situation, on ne trouvera pas mauvais, j'aime à le croire, que je cite quelques paroles de sir Charles Tupper et de sir Hector Langevin pour faire voir comment fut motivée la construction du chemin de fer de la baie des Chaleurs, aujourd'hui connu sous le nom de Québec-Oriental, et qui, sous celui de chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, se prolonge depuis Paspébiac, ou plutôt de New-Carlisle jusqu'à Gaspé. Ces motifs, sir Charles Tupper en faisait l'exposé dès 1883; s'ils étaient impérieux à cette époque-là, ils le sont encore autant aujourd'hui, sinon davantage.

Ma circonscription est comprise dans la péninsule de Gaspé, qui est l'une des plus intéressantes parties du territoire canadien; elle a environ 200 milles de littoral sur la baie des Chaleurs et à peu près 250 sur le Saint-Laurent. Marquant pour ainsi dire le bout de la terre ferme de Québec, elle se trouve à mi-chemin entre le Saint-Laurent et les Provinces maritimes.

N'était l'existence d'intérêts en conflit dans les Provinces maritimes et les autres provinces qui furent les premières à entrer dans la Confédération, c'est dans ma circonscription que se trouverait depuis longtemps le point d'arrivée du trafic européen et le point de départ pour l'Europe. A l'époque de la confédération, de puissantes raisons politiques firent que le trafic des provinces de l'Ouest dût s'acheminer par le Saint-Laurent en été et, en hiver, être dirigé vers Saint-Jean et Halifax. Il est fâcheux pour la péninsule de Gaspé que les choses soient encore en ce même état.

La Chambre va se rendre compte de la puissance des raisons que sir Charles Tupper et sir Hector Langevin faisaient valoir en faveur de la construction de cette voie ferrée. Sir Charles Tupper, alors ministre des Chemins de fer, disait à ce sujet:

Ceux qui ont étudié un peu la question savent bien que la région que l'on se propose de faire valoir au moyen de ce chemin de fer de la baie des Chaleurs est très éloigné de l'Intercolonial et que les communications y sont excessivement difficiles, et nous croyons que non seulement le développement de cette partie du pays facilitera le commerce et les affaires d'un circuit considérable, mais, en rendant plus faciles les communications avec l'Intercolonial, il apportera en même temps à celui-ci un immense trafic qui, autrement, ne s'y rendrait pas. On se propose de commencer cette ligne à un endroit quelconque, sur le parcours de l'Intercolonial, à ou près la station de Matapédia; de là, elle se dirigera vers l'est en longeant la rive nord de la rivière Ristigouche et la baie des Chaleurs jusqu'à Paspébiac, soit un parcours de 100 milles. On a l'intention de prolonger cette ligne, non seulement jusqu'à Paspébiac, mais jusqu'à environ 80 milles plus loin, au bassin de Gaspé.

Les ressources de la région sont immenses. C'est un pays admirablement boisé, et les produits des pêches y sont considérable. Le député de Gaspé (M. Fortin) qui a étudié attentivement les ressources de cette partie du pays, a dressé, à l'aide des bulletins du commerce de la province de Québec pour l'année 1881, une série de tableaux qui démontrent que les pêcheries ont rapporté des bénéfices énormes dans ce district.

Ces ressources sont aujourd'hui vingt fois plus considérables qu'à cette époque-là. Insistant plus particulièrement sur les pêcheries, sir Charles Tupper ajoutait:

Une grande partie des produits de la pêche est envoyée par des voiliers aux Etats-Unis et expédiée vers d'autres ports étrangers, tandis que si le chemin de fer est construit, on croit que la plus grande partie du produit de la pêche sera envoyée par voie ferrée à Québec, à Montréal et dans les villes de l'ouest du Canada et au Nord-Ouest, sans compter qu'au retour le chemin de fer transportera des produits de l'Ouest.

La partie du pays dont je parle, outre qu'elle possède des forêts de grande valeur, constitue un pays agricole très favorable à la colonisation, et l'on croit que l'établissement de ce chemin de fer contribuera dans une mesure considérable à la mise en valeur de ses richesses naturelles.

On estime que la construction du chemin coûtera $2,590,000, et que l'entreprise, y compris un matériel roulant de $100,000, entraî-

nera une dépense totale de $2,690,000. La province de Québec a, je crois, accordé à cette ligne une subvention de 10,000 acres de terre par mille sur le parcours de la voie, en tant que ce terrain est accessible dans cette partie du pays.

Dans l'année qui suivit l'octroi de la subvention, la compagnie qui s'était chargée de la construction du chemin, voyant que l'entreprise était trop considérable pour ses finances, venait redemander de l'aide, et c'est alors que le Gouvernement créa le précédent dont je veux parler. Je m'applique de mon mieux à éliminer de mes observations tout ce qui touche à la politique ou serait susceptible de prêter à la discussion, ne voulant traiter la question qu'au seul point de vue de l'intérêt de la région dont il s'agit ici.

En 1884, sir Charles Tupper et sir Hector Langevin saisissait la Chambre d'un projet d'embranchement de l'Intercolonial de Matapédia. On voulait à cette époque commencer la construction du chemin de fer de la baie des Chaleurs pour le faire servir à alimenter le trafic de l'Intercolonial, et voici que je relève à la page 1603 des Débats de 1884, séance du 10 avril:

PROPOSITION DE SUBVENTION: Pour un embranchement de l'Intercolonial, de Matapédia, en se dirigeant à l'est vers Paspébiac, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité $300,000.

Sir CHARLES TUPPER: Nous sommes venus à la conclusion qu'il devrait y avoir là une ligne d'alimentation pour l'Intercolonial, et nous étions disposés à demander à la Chambre de voter un crédit destiné à en obtenir la construction. Nous avons, en conséquence, décidé de construire un embranchement de 20 milles plutôt que de demander l'octroi d'une somme plus considérable.

Sir HECTOR LANGEVIN: Les 20 premiers milles de la voie sont les plus difficiles, et en les construisant à titre d'embranchement de l'Intercolonial, on donnera à la compagnie une bonne chance de construire plus tard le reste de la ligne. La compagnie reçoit du gouvernement fédéral une subvention de $3,200 par mille, et du gouvernement provincial 10,000 acres de terre, ainsi que l'emplacement de la voie, qu'elle n'a pas acheté, mais dont les municipalités lui ont fait don; et comme le gouvernement fédéral construirait la partie la plus difficile du chemin, la compagnie pourrait plus tard se tirer d'affaire.

Je regrette d'avoir à dire que ces rêves ne se sont pas réalisés. L'année suivante, la compagnie s'adressait encore au Parlement et faisait ajouter un nouvel octroi au chiffre de sa subvention régulière. Elle entreprit donc la construction de la ligne, et lorsque, en 1900, j'eus l'honneur d'être élu représentant de la circonscription, le chemin atteignait New-Carlisle. Le coût de l'entreprise excédant les ressources du budget de la compagnie, celle-ci remit le chemin aux représentants des porteurs d'obligations, qui en firent poursuivre la construction sous la direction de M. Galindez,

personnage qui jouit de quelque considération sur la place de Londres, dont le substitut à New-Carlisle est M. C. R. Scoles, spécialiste en matière de chemins de fer jouissant d'une grande renommée dans les Provinces maritimes. C'est ce dernier qui dirige depuis onze ans l'exploitation de cette voie ferrée, et je dois dire à son honneur qu'en dépit de très sérieux obstacles il a su tenir le chemin en exploitation et réussi à doter New-Carlisle d'un service presque quotidien—il va sans dire que tout ce qui est transporté par cette ligne va alimenter le trafic de l'Intercolonial. Le chemin de fer est donc devenu à proprement parler, sinon dans le fait, un tributaire de l'Intercolonial, mais l'exploitation s'en est faite dans les conditions les plus défavorables.

En 1903 ou 1904, l'ex-ministre de Postes (M. Lemieux), qui représentait alors le comté de Gaspé, tenait beaucoup à doter sa circonscription des voies ferrées auxquelles elle avait droit. Après bien des démarches, il réussissait à déterminer un syndicat anglais à entreprendre la construction d'une voie de 102 milles entre Paspébiac et le Bassin-de-Gaspé. Ce chemin est aujourd'hui terminé et les trains circulent régulièrement entre Matapédia et le Bassin-de-Gaspé, c'est-à-dire sur un parcours de 202 milles.

Je tiens à faire observer que l'inspecteur fédéral des chemins de fer a déclaré que la voie construite entre Paspébiac et le Bassin-de-Gaspé est de tout premier ordre et que, à son avis, elle peut servir de modèle. Elle fut construite par les ingénieurs anglais, et l'entreprise offrait les plus grandes difficultés. Entre Paspébiac et le Bassin-de-Gaspé, il a fallu construire vingt-six ponts métalliques, et le terrain était tel, qu'il fallut faire passer le chemin au bord de la baie des Chaleurs et, en maints endroits, au-dessus de l'embouchure des rivières. Outre l'octroi régulier d'environ $709,000, il fut accordé une subvention particulière de $250,000 pour aider à la construction des ponts métalliques.

A l'heure actuelle, il existe donc entre Paspébiac et le Bassin-de-Gaspé un chemin de fer de premier ordre que l'on a construit à l'aide de capitaux anglais et de la subvention gouvernementale. L'entreprise fut lancée par un anglais du nom de Carpenter, qui était bien au fait de la situation au Bassin-de-Gaspé. C'est lui qui avait déjà commencé à faire percer des puits à pétrole en cet endroit.

Il avait réussi à déterminer une maison de banque qu'il avait lui-même fondée à Londres, la Charing-Cross Bank, à placer une très grande partie de ses capitaux dans cette entreprise; et à des capitaux ainsi obtenus et de la subvention, le chemin de fer put être construit à l'entière satisfaction du Gouvernement et du pays, qui ont

reçu tout ce qui leur était dû. Mais ce qui ajoutait à la difficulté de la situation des déposants de la Charing-Cross Bank—de pauvres gens qui avaient apporté là leurs économies parce qu'on leur promettait de gros intérêts qu'ils n'ont jamais touchés—c'est que le chemin de fer se trouvait dans l'embarras en ce qu'il n'était relié à l'Intercolonial que par la vieille ligne de chemin de fer de la baie des Chaleurs.

Il serait impossible de faire circuler entre Matapédia et Paspébiac un convoi de composition moderne; les locomotives qu'on y voit sont semblables à celles dont le Grand-Tronc se servait il y a vingt-cinq ans. A l'exception de trois ou quatre vieilles locomotives et de quelques voitures à voyageurs, le matériel roulant appartient presque entièrement à d'autres chemins de fer.

En été, ces chemins de fer se voient obligés de soutenir la concurrence du bateau entre Campbellton (N.-B.) et le Bassin-de-Gaspé. On a récemment demandé au Gouvernement de cesser de subventionner le service de ce bateau. J'ai par devers moi le dossier relatif à cette affaire que l'on a déposé sur le bureau de la Chambre; j'y relève une lettre intéressante de M. Read, de Londres (Angleterre), qui est aujourd'hui le représentant de ceux qui ont placé leur argent—plus de deux millions et demi—dans la construction du chemin de fer de Paspébiac au Bassin-de-Gaspé.

Il conseille de supprimer la subvention au service à vapeur qui fait concurrence à ces voies ferrées. M. Reid, administrateur du chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, écrit ceci au ministère des Chemins de fer:

Monsieur,—J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur les faits suivants relatifs au chemin de fer de cette compagnie, et de vous demander d'examiner si vous ne pouvez pas aider à mettre en valeur la côte de la baie des Chaleurs et le port de Gaspé.

Le gouvernement du Canada subventionne un bateau à vapeur qui fait la navette entre Campbellton et Gaspé. Je crois savoir que l'Intercolonial donne à ce bateau à Campbellton, tout le trafic d'entier parcours destiné au littoral. On suggère que la subvention accordée à ce bateau à vapeur devrait être retirée et que toutes les marchandises adressées à des endroits situés le long de la baie des Chaleurs et de Gaspé devraient être remises par l'Intercolonial aux voies ferrées, à Matapédia. Naturellement, ce bateau à vapeur ne circule pas en hiver, mais les chemins de fer doivent circuler, et il ne semble guère juste que le chemin de fer de l'Etat remette la fleur de son trafic au bateau en été, lorsque les voies ferrées doivent supporter le coût du service public en hiver.

Sans les voies ferrées, les importants territoires qu'elles desservent ne sauraient se développer et à moins que le trafic ne soit encouragé par une amélioration subséquente des recettes, les chemins de fer ne pourront pas donner au public les facilités de transport nécessaires au développement rapide de la région desservie, région où des industries, comme l'exploitation des forêts et des mines, la pêche, l'agriculture, n'attendent qu'un encouragement pour prendre une grande importance. De plus, le littoral de la baie des Chaleurs devra devenir sous peu l'un des lieux d'amusement les plus populaires du Canada et de l'Amérique.

L'importance du port de Gaspé, seul, devrait, suggère-t-on, donner raison au gouvernement de prêter son concours pour développer ce chemin de fer.

Ce port est le meilleur de l'est du Canada. Situé à moins de sept milles de la voie que suivent tous les bâtiments marchands qui remontent le Saint-Laurent, c'est un endroit idéal pour un bassin de radoub et pour des appareils de sauvetage. Le port pourrait être amélioré à peu de frais, des travaux de dragage n'étant pas nécessaires. Il est libre pendant au moins dix semaines de plus que le Saint-Laurent et pourrait à peu de frais être tenu libre tout l'hiver durant.

La route passant par Gaspé est la meilleure pour l'échange des marchandises entre le Canada et Terre-Neuve, étant de 400 milles plus rapprochée de Montréal que Sydney (Cap-Breton), et on suggère qu'une ligne de bateaux à vapeur subventionnés devrait être établie entre Gaspé et Terre-Neuve. L'ouverture de cette route sera aussi un facteur important des progrès d'Anticosti, de la rive nord du golfe et du Labrador.

Comparativement à Halifax, la route maritime de Liverpol est beaucoup plus courte et le transport par chemin de fer jusqu'à Montréal est de 180 milles plus court.

Les objets de correspondance pourraient être laissés à Gaspé, ce qui serait une économie de temps, surtout la distribution au Nouveau-Brunswick et au sud.

L'importance stratégique de ce port en temps de guerre comme port de refuge serait incalculable, protégé qu'il serait par le détroit de Belle-Isle et le détroit de Cabot. On conçoit aisément qu'il pourrait être le seul port canadien qui pourrait servir de refuge aux bâtiments marchands en temps de guerre.

Donc, dans l'intérêt du Canada et de la nombreuse population des régions desservies, on suggère que le trafic de ce chemin de fer important et coûteux devrait être encouragé et développé aussi rapidement que possible.

Un accusé de réception disait que la question serait étudiée.

Je ne me propose pas de parler de ce qui concerne le bateau à vapeur. Les observations sur ce sujet seront plus de mise lorsqu'il s'agira des subventions aux bateaux à vapeur, mais j'ai traité cet aspect de la question afin de démontrer à la Chambre l'importance du Bassin-de-Gaspé qui a déjà été souvent signalée par le représentant de Rouville.

C'est un port magnifique où le Gouvernement fédéral construit actuellement un quai de $300,000. Dès 1535, il a été visité par Jacques Cartier avant qu'il remontât le Saint-Laurent, et le prince de Galles, devenu plus tard le roi Edouard VII, de regrettée mémoire, s'y est réfugié avec le flotte anglaise lors de son voyage au Canada. Cependant, ce beau port demeure inerte.

Il est temps que le Gouvernement fédéral s'occupe de la question et mette cette splendide région de la province de Québec, riche en ressources de toutes sortes, en communication propice et directe avec le reste du Canada. Cela ne peut pas se faire avant que le chemin de fer de Matapédia à Paspébiac soit modernisé. Il a été construit en 1885, a été mis en service et exploité régulièrement, mais il n'a pas subi d'améliorations sensibles, et il est temps que le Gouvernement fédéral s'occupe de la question et la règle définitivement.

Le Canada a déjà dépensé des sommes énormes pour le raccordement avec cette péninsule. La subvention versée au chemin de fer de la baie des Chaleurs dépassait $828,435 et la subvention accordée au chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec se chiffrait par $709,000. En comptant les subventions versées par la province de Québec, plus de $2,500,000, en chiffres ronds, ont été donnés pour ces chemins de fer et, cependant, la population n'a pas encore les communications qu'elle devrait avoir. Tout le commerce fait avec le Nouveau-Brunswick, de l'autre côté de la baie, pendant le temps de la navigation, et avec Saint-Jean (N.-B.), en hiver. Les communications avec Québec et Montréal sont très difficiles pendant l'hiver. Lorsqu'il y a plusieurs tempêtes de neige en février ou en mars, les communications sont excessivement difficiles, le prix du transport de toutes les marchandises est très élevé. Un tarif de gare en gare s'applique de Matapédia à Paspébiac, et un autre tarif de gare en gare s'applique de Paspébiac au Bassin-de-Gaspé, de sorte que celui qui donne une commande à Québec a affaire à trois chemins de fer, l'Intercolonial, le Québec-Oriental et le chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec.

Si un plébiscite avait lieu dans la péninsule de Québec, je suis certain que pas une voix ne se prononcerait contre le projet d'acquisition de cette voie par l'Etat pour la rendre tributaire de l'Intercolonial. L'importance de celui-ci en serait considérablement accrue; il aurait un nouveau port dans le Bassin-de-Gaspé, une belle ligne riveraine dans la baie des Chaleurs et des communications avec la mer du côté de la péninsule de Gaspé baigné par le Saint-Laurent. Ce projet mettrait Anticosti et Terre-Neuve à quelques heures de distance et, de fait, il assurerait le développement de toute la partie orientale du Canada.

Depuis douze ans, j'ai voté des millions et des millions de dollars pour subventionner la construction de voies ferrées dans toutes les parties du Canada, notamment dans l'Ouest. J'imagine qu'en colonisant l'Ouest, nous favorisons tout le Canada. Je ne reproche pas ce qu'on lui a donné, mais ainsi que l'ex-ministre des Chemins de fer l'a dit à bon droit, il ne faut pas négliger les intérêts des plus anciennes régions du pays. Il y a quelques jours j'ai eu l'occasion de visiter une partie du Nord-Ouest pour la première fois depuis quinze ans et je suis venu en contact avec des gens adonnés à l'agriculture et qui se plaignent violemment lorsqu'ils n'obtiennent pas des communications par chemins de fer deux ou trois ans après leur arrivée. Jusqu'à ces dernières années, il y avait dans Gaspé des vieillards qui n'avaient jamais vu un convoi de chemin de fer ni une locomotive, et dont les pères avaient peiné pour développer ce pays.

Les habitants de l'Ouest demandent des communications par chemins de fer, le lendemain de leur arrivée, mais autrefois dans l'est de la province de Québec et au Nouveau-Brunswick, les gens passaient leur vie à défricher une terre afin de pouvoir la léguer à leurs enfants. Leurs droits ne doivent pas être méconnus, les titres de leurs descendants ne doivent pas être foulés aux pieds.

Nous avons tenté de construire et de mettre en service des chemins de fer dans la péninsule de Gaspé à l'aide de subventions. Nous avons lamentablement échoué dans ces deux tâches. Le statistique des chemins de fer prouve que pour les premiers cent milles du chemin de la baie des Chaleurs, l'an dernier, l'excédent provenant de l'exploitation a été d'environ $5,000 et qu'il y a eu une perte nette de $19,000 résultant de l'exploitation des autres cent milles, de Paspébiac à Gaspé. Cela provient de ce que ces lignes sont mises en service pour les séquestres représentant les porteurs d'obligations qui n'exploitent la voie ferrée que pour conserver la charte, qui ne dépensent pas un dollar de plus qu'il n'est nécessaire pour maintenir l'entreprise en marche, sans développer le pays.

Pourtant, cette péninsule de Gaspé renferme 10,000 milles carrés, la superficie d'un royaume ordinaire en Europe, et une population de près de 60,000 habitants, et nous pourrions aisément y en loger trois à quatre fois autant. Nous avons assez de bois à pâte pour alimenter pendant des années encore les fabriques de pâte de bois du Canada. Nous avons dans la baie des Chaleurs les plus beaux fonds de pêche qu'il soit possible d'imaginer.

Est-il croyable que sur tout le parcours de cette voie ferrée, sur une distance de 200 milles, le long des plus riches pêcheries côtières de l'univers, et n'y ait pas un seul wagon de chemins de fer pour le transport du poisson? Le poisson ne peut être expédié si ce n'est à grands risques et à frais élevés, par bateau, à Campbellton. Où les pêcheries et les forêts qu'on exploite plus qu'autrefois, nous avons une quantité incalculable de minéraux. L'intérieur de Gaspé est vraiment une terre inconnue où, disent ceux qui l'ont traversée, il y a de belles vallées au sol fertile, des minéraux

et des dépôts houillers aussi inexploités. Nous avons un magnifique port à Gaspé et d'autres à Port-Daniel et à Paspédiac, l'un des plus beaux ports naturels qu'on puisse trouver dans aucun pays du monde. Aujourd'hui, ces ports sont déserts et les ressources du pays demeurent enfouies dans la terre.

Nous, les représentants de la partie orientale de la province de Québec, nous accordons volontiers des millions pour attirer de nouveaux colons au Canada. Nous comprenons que chaque colon qui vient ici augmente la richesse du pays. Nous comprenons qu'une fois qu'il a foulé notre sol et connu les avantages de vivre sous l'administration britannique et à l'ombre de drapeau anglais, il devient un bon citoyen canadien. Nous accordons volontiers des crédits, mais nous exigeons que ceux qui ont été mis au pouvoir, que ceux auxquels la population canadienne a placés au timon des affaires, étudient sérieusement cette question et se demandent s'il n'y a pas dans cette partie du pays un bien magnifique qu'il faut cultiver et agrandir. La seule manière de le cultiver et de l'agrandir, c'est d'y introduire l'instrument du progrès moderne, la locomotive.

Si la péninsule de Gaspé était reliée à l'Intercolonial, on y verrait en dix ans une transformation inconcevable. Les membres de la Chambre qui l'ont visité—et je regrette de dire que plusieurs ne l'ont pas fait—doivent s'être rendu compte des magnifiques ressources offertes à la colonisation et à toutes les branches du commerce et de l'industrie. Cependant, les habitants n'ont pas de moyens de communication. A quoi bon cultiver des produits agricoles lorsqu'on ne peut pas les rendre au marché? A quoi bon pêcher lorsqu'on ne peut pas vendre le poisson? J'ai vu tirer de l'eau de beaux poissons et les couvrir de saumure.

Ce poisson vaudrait 20 cents la livre sur le marché de Montréal; mais on est obligé de le faire sécher, et sa valeur, faute de communications faciles, est réduite à 4 ou 5 cents la livre. Nous avons du bois et quelques concessions forestières qui sont exploitées par des Américains. M. Cutler, de Boston, a fait des travaux importants sur quelques rivières, et des maisons considérables de Montréal ont établi des scieries dans Gaspé. Quelques membres de cette Chambre ont des scieries à Barachois, et le sénateur Edwards exploite chez nous des concessions forestières. Mais on n'a touché encore qu'à la lisière de cette région et entrevu seulement toutes les richesses qu'elle contient. Le temps est certainement arrivé où le ministre des Chemins de fer devrait s'occuper de cette question, non pas au point de vue de l'intérêt d'un parti, mais au point de vue de l'intérêt du pays, et mon appel s'adresse aux deux partis politiques. Je dis donc au ministre des Chemins de fer que s'il pouvait, une fois pour toutes, régler la question des chemins de fer dans cette partie du pays, il aurait droit à la reconnaissance éternelle des habitants de Gaspé qui la lui accorderaient de tout cœur.

M. PELLETIER: Mon honorable ami a parlé de M. Reid et de la subvention aux lignes de la navigation. Je sais que l'honorable député porte un grand intérêt à cette partie du pays qu'il représente. Voudrait-il dire à cette Chambre ce qu'il pense du maintien de cette subvention?

M. MARCIL: Je me proposais de traiter cette question d'une façon toute spéciale lorsque la question des subventions aux lignes de navigation viendrait devant cette Chambre. Je ne révélerai aucun secret à mon honorable ami en disant qu'au moment où le chemin de fer a été construit on a promis que la subvention du bateau serait supprimée. Un des arguments en faveur du chemin de fer à être construit était que la subvention serait supprimée.

Voici les paroles dont s'est servi sir Charles Tupper en cette circonstance:

> Cette région a présentement un service très imparfait de bateaux à vapeur, service qu'on ne lui donne naturellement que pendant la saison de navigation, et lorsque celle-ci est fermée il n'y a plus de communications. Lorsqu'elle est ouverte, les communications sont maintenues par un steamer auquel nous sommes obligés de payer une subvention de $12,500 par année. On verra par là immédiatement que non seulement cette région aura de meilleures communications, et cela pendant toute l'année, pourvu que la compagnie puisse emprunter la somme additionnelle considérable dont elle a besoin. Mais la subvention de $320,000 ferait disparaître la nécessité de l'ancienne subvention de $12,500 qui, à 4 p. 100, représente un capital de $300,000. Lorsque la voie sera prolongée jusqu'à Gaspé, il ne sera plus nécessaire de payer cette subvention annuelle de $12,500, et dès que le chemin de fer atteindra Paspébiac, même en supposant que la navigation à vapeur puisse être maintenue entre ce port et Gaspé, la distance ne sera plus que de 80 milles et ce service pourra être fait à peu de frais.

Me plaçant au point de vue des affaires, voici ce que je pense de la proposition: je ne vois pas comment le Gouvernement fédéral puisse continuer à payer une subvention à des bateaux à vapeur pour faire concurrence à ces chemins de fer, pourvu qu'ils donnent un bon service. Si ces chemins de fer deviennent partie de l'Intercolonial, ainsi que les pères de la Confédération en avaient l'intention, je n'hésite pas à dire que dans ces conditions la subvention à ce bateau à vapeur devrait être supprimée.

Mais le directeur général des Postes admettra, s'il a visité le pays dernièrement, que ces chemins de fer ne sont pas en état de donner dans le moment aux habitants

de Bonaventure et de Gaspé le service qu'ils ont droit d'avoir. Si le service du chemin de fer sur la rive nord de la baie des Chaleurs était aussi bon que celui que l'Intercolonial donne sur la rive sud, je dirais immédiatement: Supprimez la subvention. Cela devrait engager le ministre des Chemins de fer à acquérir ces lignes afin de pouvoir supprimer la subvention.

Lorsque je vais passer mes vacances, pendant l'été, à la baie des Chaleurs, je regarde toujours avec envie nos amis des comtés de Ristigouche et de Gloucester, sur le côté opposé de la baie, parce qu'ils ont un service magnifique de chemin de fer comparé à celui que nous avons sur la rive nord, qui par un concours malheureux de circonstances, ainsi que le savent ceux qui connaissent l'histoire de la baie des Chaleurs, a été pendant vingt ans l'objet de discordes politiques dans la province de Québec. Plusieurs des acteurs dans ces luttes sont aujourd'hui disparus, mais le peuple est toujours là demandant toujours les facilités de transport qu'on lui a promises. Ce sont les descendants des pauvres colons qui ont vu l'Ontario passer de l'état de forêt sauvage à celui de province grande et prospère, qui ont vu l'Ouest se développer, qui ont donné leurs fils et leurs filles au pays. Mais cette région est toujours restée à l'état de stagnation, et je crois que le temps est certainement arrivé où le pays et le Gouvernement de progrès que nous avons à sa tête—car je veux être juste et j'ai raison de croire que le Gouvernement actuel du Canada est un Gouvernement de progrès ainsi que doivent être tous les gouvernements—s'occupera de cette question et n'oubliera pas les intérêts du peuple. Le temps est certainement arrivé où cette région doit être développé au moyen de communications convenables par chemin de fer. De bons chemins de fer dans cette région augmentera la valeur de l'Intercolonial qui deviendra alors la ligne principale de communication dans l'est du Canada, ainsi que ce fut toujours l'intention.

Je ne voudrais pas terminer ce discours sans dire quelques mots au sujet de l'attitude prise par les autres chemins de fer sur cette question des embranchements.

Je jetais justement aujourd'hui un coup d'œil sur les statistiques de chemins de fer intéressantes qui ont été déposées sur le bureau de la Chambre, et j'y ai découvert que la ligne mère du chemin de fer canadien du Pacifique, qui est devenue une des plus grandes voies ferrées de ce siècle et l'orgueil du Canada, n'a que 2,903 milles de longueur, mais que le réseau entier avec ses lignes secondaires a une longueur de 10,712 milles. Le réseau du Pacifique-Canadien comprend donc 7,809 milles de lignes secondaires lui appartenant ou exploitées à bail, ce qui prouve leur importance à

l'égard de la ligne mère. Ce chemin de fer est de notre temps. Je me rappelle, lorsque j'étais jeune homme, d'avoir écrit, avec d'autres journalistes, le compte rendu d'un discours prononcé par sir Charles Tupper, dans l'ancien Queen's-Hall, rue Sainte-Catherine, Montréal, sur le projet du chemin de fer du Pacifique. Je me rappelle avoir vu partir le premier train du Pacifique de Montréal pour la côte du Pacifique. Ce chemin de fer ne serait jamais devenu le sujet d'orgueil qu'il est aujourd'hui pour le Canada, s'il n'avait pas eu toutes ces lignes secondaires pour l'alimenter et lui apporter le trafic de toutes les parties du pays. Je vois que la division de l'Atlantique, du Pacifique-Canadien, comprend huit embranchements, la division de l'est vingt et une, et celle d'Ontario douze; la division du lac Supérieur comprend trois embranchements, celle du Manitoba quinze, celle de la Saskatchewan dix, celle de l'Alberta douze, et celle de la Colombie-Anglaise dix. Je vois ici que notre autre grand chemin de fer canadien, le Grand-Tronc, n'a pas moins de cinquante-six embranchements, et le Nord-Canadien en a, dit-on, trente-deux. Ces chiffres devraient avoir du poids auprès de cette Chambre, comme ils en ont auprès du ministre des Chemins de fer, ainsi que je le sais.

Nous voudrions voir l'Intercolonial prendre de l'extension. Nous voulons qu'il reste ce que les pères de la Confédération ont voulu le faire, un lien d'union entre les différentes provinces de la Confédération; nous voulons qu'il reste le chemin de fer du peuple, et je demanderai au ministre des Chemins de fer de bien vouloir donner son attention à cet embranchement particulier dont je parle, parce qu'il réaliserait une promesse faite depuis très longtemps aux habitants de cette région. Je crois que cette ligne donnerait des recettes qui rembourseront toute dépense que le Canada pourrait faire pour l'acquérir.

M. PELLETIER: Qu'est-ce qui s'oppose à la fusion de ces petits chemins de fer, un de 100 milles et l'autre de 102 milles?

M. MARCIL: Les propriétaires ne sont pas les mêmes.

M. PELLETIER: Ce sont les mêmes intérêts.

M. MARCIL: Oui, les intérêts sont les mêmes. Le chemin de fer Québec-Oriental, l'ancien chemin de fer de la baie des Chaleurs, et plus tard l'Atlantique-Lac-Supérieur (ce chemin a changé de nom très souvent), est la propriété d'un syndicat à la tête duquel est M. Galindez; l'autre chemin est la propriété des créanciers de la Charing-Cross Bank, qui a nommé des syndics, dont l'un est M. Reid, celui qui a écrit la lettre que j'ai lue. Ces gens entreront peut-

être en négociations, mais ce ne sont pas des industriels de chemin de fer dans le sens propre du mot. M. Galindez est un courtier de Londres, qui a acquis des intérêts dans ce chemin lorsqu'il a été question de le prolonger jusqu'au lac Supérieur, sous le nom d'Atlantique-Lac-Supérieur. Certaines obligations ont été placées sur le marché de Londres par M. Galindez qui, depuis, pour protéger les intérêts de ses clients, a acquis la majorité des actions, et exploite la ligne simplement pour ne pas la laisser à rien faire. Je crois que l'on pourrait l'obtenir à des conditions raisonnables, et si elles ne l'étaient pas, l'opinion publique demanderait l'expropriation de la ligne, et le Gouvernement n'en paierait que la valeur réelle.

Quant à l'autre partie, l'Atlantic, Québec and Western, le ministre a le rapport de ses propres fonctionnaires que le chemin de fer est en parfaite condition. Je crois que c'est en somme une bonne proposition et je puis assurer le ministre des Chemins de fer que si, de concert avec le directeur général des Postes, qui représente ce district, il obtient la prolongation de l'Intercolonial jusqu'au Bassin-de-Gaspé, le peuple de cette région ne les oubliera jamais. Il y a un très grand nombre d'années que nous attendons en vain la réalisation de ce projet, et je crois que le temps est arrivé d'agir. Cet embranchement dont je parle a des titres particuliers, parce qu'il est la seule voie de communication dans un territoire très étendu, et si on ne le relie pas à l'Intercolonial, tout est perdu. Je laisse la question entre les mains ru ministre des Chemins de fer.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (Rouville): Comme j'ai eu l'honneur de représenter Gaspé pendant quinze ans, je crois qu'il est de mon devoir d'ajouter un mot aux explications très claires que nous a données mon honorable ami qui représente si dignement Bonaventure. Je me rallie sans réserve à la proposition soumise à cette Chambre. Mon honorable ami a donné tous les faits et chiffres concernant cette partie du pays en ce qui se rapporte à la question du chemin de fer. Je pourrais peut-être prendre exception à son observation que cette péninsule avait été négligée par les différents gouvernements pendant les derniers trente ou quarante ans, pour des raisons politiques. Lorsque sir Charles Tupper était ministre des Chemins de fer, il donna à l'entreprise la construction de plusieurs milles de ce chemin, et les travaux furent commencés, mais plus tard le Gouvernement céda le tout à une compagnie particulière, et abandonna l'idée de construire la ligne comme embranchement de l'Intercolonial.

Je me suis laissé dire par les anciens des comtés de Gaspé et de Bonaventure que si, à l'époque, le Gouvernement a abandonné les travaux de la voie comme embranchement de l'Intercolonial, c'est à cause d'une vive opposition de la part des maisons de Jersey, pour lesquelles la pêche se fait le long de cette côte. Le directeur général des Postes, qui connaît parfaitement cette partie du pays, sait que, depuis environ deux cents ans, il a existé dans la péninsule de Gaspé de grands établissements de pêche que dirigent en grande partie des gens qui viennent de Jersey. Ils sont venus ici au temps de la domination française et on les retrouve encore aujourd'hui. Ils sont pour l'Est ce que la compagnie de la baie d'Hudson a été pendant des siècles pour le Nord-Ouest. Leur opposition était due à ce que ayant besoin d'une main-d'œuvre à bon marché, ils ont craint qu'une fois le chemin de fer établi, on ne préférât se livrer à d'autres occupations, et que leur commerce se fît à perte. J'ai toujours entendu dire que c'était là le nœud de la difficulté. Si les maisons de Jersey n'avaient pas été dans son chemin, le Gouvernement aurait depuis longtemps fait l'acquisition de la ligne de Matapédia au Bassin-de-Gaspé, comme il en avait eu l'idée dans le principe.

Mon honorable ami a parlé de la difficulté en présence de laquelle se trouvent les Gaspésiens. Il existe trois routes: l'Intercolonial, le vieux chemin de fer d'Armstrong, autrefois connu sous le nom de chemin de fer de la baie des Chaleurs, et celui que l'on appelle Atlantic, Québec and Western. La portion de ce chemin qui traverse le comté de Bonaventure a été malheureusement si mal administrée que le Gouvernement fédéral avait, il y a quelques années, annulé sa charte. On a autorisé la compagnie du chemin de fer Atlantic and Lake Superior à construire depuis Caplin jusqu'à Paspébiac, mais elle n'a pu aller plus loin, le gouvernement du jour lui ayant refusé une subvention. C'est dans ces circonstances que je devins le représentant de Gaspé à la Chambre des communes, et la grande affaire pour cette région a été, dès le commencement, la construction de la partie restante de la ligne. Mais comme la première section était administrée par une compagnie en quelque sorte banqueroutière, nous avons dû, pour finir les travaux, chercher de nouveaux capitaux. Je me suis alors associé à un homme dont la mémoire est hautement vénérée dans le comté de Gaspé. Son nom est bien connu de mon honorable ami le ministre des Postes (M. Pelletier), dont il était un ancien condisciple.

Je veux parler de M. J. X. Lavoie, qui était protonotaire à Percé et, à vrai dire, le factorum du comté de Gaspé. Intelligent —c'était un esprit plein de ressources— d'une énergie indomptable, il appliqua toutes ses facultés à trouver les capitaux nécessaires à l'achèvement de cette partie de la ligne qui passe dans le comté de Gas-

pé. Il y avait 102 milles à construire pour franchir l'espace qui sépare Gaspé-Bassin de Paspébiac. Avec cet inconvénient de plus, toutefois, que, dans le comté de Gaspé, comme le disait tout à l'heure mon honorable ami, le littoral est beaucoup plus accidenté que dans le comté de Bonaventure. La compagnie, une société anglaise, fit deux ou trois fois des instances inutiles auprès du Parlement. Elle avait d'abord eu l'intention de construire dans l'intérieur de la péninsule; mais on fît à la chose une telle opposition, opposition soutenue par mon honorable ami le député de Bonaventure, ex-orateur de la Chambre des communes, que la compagnie modifia ses plans et décida de construire le long de la côte. Elle commenca les travaux et y dépensa je ne sais combien de millions lui venant d'Angleterre. Elle fut subventionnée par le Gouvernement et obtint une aide spéciale pour les vingt-cinq ou vingt-six ponts qu'elle avait à construire. Comme l'a dit mon honorable ami, elle a construit une voie modèle, sous la direction d'ingénieurs anglais, et l'on sait ce que cela veut dire. C'est un chemin de fer de premier ordre, qui peut avantageusement se comparer avec l'Intercolonial. L'embarras, c'est que ce n'est qu'une partie de la ligne, quand il n'en devrait y avoir qu'une depuis Gaspé-Bassin jusqu'à Matapédia. Le public qui voyage, les gens qui envoient ou reçoivent des marchandises par cette voie ont à payer trois fois: d'abord à l'Intercolonial, puis à la section de Matapédia, puis ensuite à celle de Gaspé. Pendant que je suis sur ce sujet, j'en profiterai pour une explication de nature personnelle, attendu que certains journaux m'ont critiqué bien injustement il y a deux ans. La compagnie avait pour bailleur de fonds M. A. W. Carpenter, de la banque Charing-Cross. Cette banque a failli il y a deux ans, et, dans la liste de ses obligations, figura le nom du chemin de fer Atlantic, Quebec and Western. M. Carpenter avait placé des fonds considérables, non seulement au Canada, mais dans l'Afrique du Sud, dans des mines, et même en Asie. Il a été malheureux dans beaucoup de ses entreprises et le chemin de fer de Gaspé est un des nombreux projets qui ont amené la faillite.

Permettez-moi aussi de dire que les créanciers de la banque ont nommé deux syndics, savoir: sir William Plender et sir William B. Peat, deux noms bien connus dans le monde commercial anglais, parce que leur maison a des succursales à New-York et au Cap. A vrai dire, c'est une maison de comptabilité dont la réputation est universelle. Les créanciers de la banque les ont choisis pour les représenter, et le chemin est aujourd'hui sous leur administration commune. Comme je le disais tantôt, pour répondre à de très injustes critiques, je dois dire que je suis l'avocat des syndics pour les opérations de la ligne.

M. LEMIEUX.

C'est eux qui, en ce moment, ont la direction du chemin de fer. Comme l'a dit mon honorable ami, c'est une voie absolument modèle; mais elle fonctionne dans des conditions très désavantageuses. Il ne saurait être ainsi longtemps administré par des syndics. Ils dépensent de l'argent et ne recueillent que des déficits, à cause de la lacune qui existe entre Matapédia et Paspébiac. Si le chemin de fer obéissait à une direction unique ou était cédé à l'Intercolonal, j'ose dire que l'on n'aurait pas de difficulté à en faire une entreprise lucrative.

M. HAZEN: Ont-ils cherché à acquérir l'autre?

M. LEMIEUX: Oui, mais la faillite de la banque est survenue à ce moment-là. L'embarras est celui-ci, que le prix demandé par M. Galindez, à qui appartient à vrai dire la ligne de la baie des Chaleurs, est exorbitant, et il y faudrait tout changer. C'est une voie dangereuse pour les voyageurs.

M. PELLETIER: N'y aurait-il pas à en changer le tracé?

M. LEMIEUX: Absolument. A de certains endroits, elle enserre la mer...

M. HAZEN: Je l'ai parcourue.

M. LEMIEUX: Et les viaducs en bois sont dans un état fort dangereux.

M. HAZEN: Je ne voudrais pas interrompre l'honorable député, mais j'aurais à lui demander une chose. De fois à autre, j'entends dire que s'il était jeté un pont sur la rivière, entre Cross-Point, je crois, et Campbellton, et que le chemin fût abandonné depuis ce point jusqu'à Matapédia, la ligne s'en trouverait mieux. Qu'en pense l'honorable député?

M. LEMIEUX: Nous avions, mon honorable ami de Bonaventure et moi, vivement sollicité de mon collègue le ministre des Chemins de fer et des Canaux dans l'ancien ministère, la mise à exécution de ce projet; et c'est ce qu'avait fait aussi l'honorable député de Saint-Jean; Et ce n'est un secret pour personne que, si le pays nous avait de nouveau confié les rènes de l'administration, la chose se serait faite, et nous aurions pareillement acheté les lignes d'embranchements pour les relier à l'Intercolonial.

Pour revenir à mes moutons, je dirai qu'il y a deux ans, avant les dernières élections générales et pendant la session qui les a immédiatement précédées, nous avions préparé un projet de loi que le ministre des Chemins de fer et des Canaux d'alors avait accepté, et qui avertissait M. Galindez que si, passé un certain délai, les réparations nécessaires n'avaient pas été faites, le ministre des Chemins de fer et des Canaux pourrait, après accomplissement des formalités légales habituelles, vendre la voie et

en appliquer le produit au remboursement des subventions payées à la compagnie. Ensuite, le Gouvernement devait être autorisé à céder à bail ou autrement cette ligne à une autre compagnie.

M. HAZEN: Que deviez-vous faire des obligataires?

M. LEMIEUX: Nous sommes en présence d'un cas assez curieux. La somme que l'on nous a affirmé avoir été payée pour les obligations constitue une question à examiner. Je ne dirai pas que l'on doive en agir avec cette sévérité à l'égard de toutes les compagnies de chemin de fer; mais le cas actuel présente des particularités tout à fait exceptionnelles. La nouvelle administration n'a pas encore eu le temps d'être dupée par cette compagnie; mais chacun sait que les gouvernements antérieurs, le dernier comme ceux qui l'ont précédé, ont été trompés et joués par elle. Ce qu'il faut, ce sont des mesures énergiques, et il y va de l'intérêt du pays de donner par une loi à cette magnifique contrée les chemins de fer dont elle a besoin pour son développement. Il en existe un bon à l'heure qu'il est, entre Gaspé et Paspébiac, une voie excellente, de beaux ponts du modèle le plus récent, et une administration économique. Mais dès que l'on arrive au comté de mon honorable ami (M. Marcil), à Paspébiac, on ne se soucie plus de prendre le train.

M. PELLETIER: On le prend au risque de sa vie.

M. LEMIEUX: Oui, au risque de sa vie; et, jusqu'à ce que cette partie de la voie ait été remaniée et reconstruite, il faudra continuer le service des bateaux à vapeur. C'est de tout cœur que je donne ma voix à cette résolution, et j'espère que le Gouvernement, après avoir acheté ces lignes, les reliera à l'Intercolonial. En ce faisant, il s'assurera la gratitude de l'est du Canada. Les populations de l'Est méritent cela: elles ont depuis des années payé des taxes, qui ont servi à la construction de voies ferrees dans d'autres provinces et elles ont sûrement droit aujourd'hui de recevoir quelque chose du Gouvernement.

M. L. P. GAUTHIER (Gaspé) (texte): Monsieur l'Orateur, à titre de représentant d'une partie de la péninsule de Gaspé, je désire ajouter quelques mots aux observations qui viennent d'être faites par l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) et l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) en rapport avec la résolution qui fait le sujet de ce débat. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les discours de mes honorables amis et j'approuve entièrement leurs remarques sur ce sujet.

Je porte d'autant plus d'intérêt à cette partie du pays que j'y suis né, que j'y demeure et que, par le fait même, j'en connais les besoins comme aussi les ressources.

Nous avons dans la péninsule de Gaspé des ressources magnifiques. Naturellement, là comme ailleurs, pour pouvoir les exploiter il nous faut des moyens de communication, et il faut que ces moyens de communication, pour être profitables, soient en mesure de venir en aide au commerce; or, le chemin de fer depuis Matapédia jusqu'à Gaspé n'est pas dans tout son parcours dans un état convenable pour être exploité avec profit en autant que la partie depuis Matapédia à New-Carlisle est concernée. Cette partie-là est dans un très mauvais état, presque impratiquable pour le commerce et même pour les voyageurs qui, comme l'honorable député de Rouville le disait tout à l'heure, ne voyagent qu'au risque de leur vie sur cette partie de la ligne.

Je ne crois pas, tel que les choses existent actuellement, que la compagnie elle-même soit en état de mettre cette ligne en bon ordre et d'en faire une entreprise payante. D'un autre côté, si le Gouvernement fédéral fait l'acquisition de cette ligne,—comme le Gouvernement n'est pas supposé avoir besoin de réaliser des profits immédiats sur ses déboursés aussi promptement qu'une compagnie commerciale,—dans l'intérêt public et en vue du développement de cette partie du pays, le Gouvernement serait justifiable de faire la dépense nécessaire pour l'acquisition et l'entretien de cette ligne de chemin de fer.

Je dois ajouter que cette ligne est divisée en deux sections différentes, depuis son raccordement avec l'Intercolonial, ce qui oblige les gens à payer trois différents taux de fret pour la même marchandise en autant que Gaspé est concerné. Il en est de même pour le transport des voyageurs. La chose est absolument impraticable pour le commerce.

Je profite de l'occasion pour dire quelques mots au sujet du subside accordé à la ligne de bateaux entre Campbellton et Gaspé. Tant que la ligne de chemin de fer de Matapédia à Gaspé ne sera pas reliée à l'Intercolonial, de manière à n'avoir qu'un fret à payer, je crois qu'il est de l'intérêt public que cette subvention à la compagnie de bateaux soit continuée et même augmentée, s'il y a lieu. Je suis absolument de l'avis de mon honorable ami de Bonaventure lorsqu'il dit que lorsque la ligne entre Matapédia et Gaspé desservira cette partie du pays d'une manière aussi parfaite qu'ailleurs, et aura été reliée à l'Intercolonial, l'utilité de cette subvention à la compagnie de bateaux aura cessée, mais jusqu'à ce que cette accommodation soit donnée au public, je crois qu'il faudra que cette subvention soit continuée.

Nous, de Gaspé, avons vu avec plaisir le Gouvernement actuel accorder une subvention pour une ligne de chemin de fer depuis Matane à Gaspé en passant par l'intérieur. Je profite de cette occasion pour dire que nous espérons que le Gouvernement va nous aider d'une manière effective à ame-

ner le tracé de cette ligne de chemin de fer à passer au nord des montagnes Chickchok de manière à développer cette partie du pays et desservir d'une manière profitable les résidents du littoral nord de la péninsule. A tout événement, cette voie ferrée projetée amènera un développement considérable dans la péninsule, surtout au point de vue de l'agriculture et de l'industrie forestière.

M. LEMIEUX: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question? Est-ce qu'il y a actuellement un parti d'ingénieurs qui étudient un tracé sur le littoral nord, autant que possible? Je sais que mon honorable ami s'est intéressés à l'envoi d'ingénieurs pour faire établir le tracé sur le versant nord des montagnes. Est-ce que ces ingénieurs sont à Gaspé dans le moment?

M. GAUTHIER: Précisément, nous avons pris sur nous d'organiser un parti d'ingénieurs pour faire le relevé de Matane jusqu'à un point vers Sainte-Anne-des-Monts, en passant au nord des montagnes Chickchok, de manière à desservir la partie nord de la péninsule de Matane à Sainte-Anne-des-Monts. Le but n'est pas de faire passer cette ligne sur le littoral même, ce qui serait peu pratique au point de vue de la construction et du bénéfice à retirer de cette ligne; mais serait de passer à une certaine distance à l'intérieur, entre le pied des montagnes et le littoral, de manière à ouvrir cette région à la colonisation.

M. LEMIEUX: Jusqu'à quel point, autant que possible, cette ligne suivra-t-elle le littoral?

M. GAUTHIER: Jusque vers Sainte-Anne-des-Monts qui est considérée le seul endroit où il est praticable de traverser la chaîne des montagnes en suivant la vallée de la rivière Sainte-Anne pour, de là, se rendre à Gaspé.

J'espère que le Gouvernement verra à nous aider d'une manière effective à faire faire ce tracé; parce qu'il est dans l'intérêt public que cette ligne de chemin de fer, si elle est construite,—comme elle devra l'être plus tard,—traverse cette région de façon à développer cette partie de la péninsule et en même temps favoriser les habitants déjà établis. De plus cette ligne sera beaucoup plus courte qu'en passant par le côté sud des montagnes; ce qui est un avantage appréciable vu que les subsides seront moins élevés. Il y aura donc économie pour le Gouvernement de ce côté.

Je m'en tiens, monsieur l'Orateur, à ces quelques remarques, et j'approuve la résolution comme étant absolument dans l'intérêt général du pays, et surtout dans l'intérêt particulier de la division que je représente.

M. GEORGE KYTE (Richmond, N.-E.): Monsieur l'Orateur, je désire soumettre quelques observations au sujet du projet de résolution déposé par l'honorable représentant de Westmoreland (M. Emmerson). En deux ou trois circonstances la question étant venue sur le tapis, je ne manquai pas d'appuyer la proposition devant la Chambre, d'autant plus qu'il s'agissait d'une question à laquelle mes commettants prennent un vif intérêt. Je représente une circonscription desservie par un de ces embranchements, comme on dit. C'est une voie ferrée qui va de Tupper-Point, un des terminus de l'Intercolonial sur le détroit de Canso, à la ville de St.-Peters. Elle fut construite à l'origine pour desservir le vaste pays comprenant les centres en voie de développement rapide qui se groupent autour de la ville de Sydney et de celle de Louisbourg. Pour une raison ou une autre les promoteurs de cette entreprise furent empêchés par des embarras financiers de construire plus de 30 milles de la voie ferrée. Nombre d'années, mes commettants furent désappointés du tracé assigné par le Gouvernement au chemin de fer intercolonial à travers l'île du Cap-Breton. Mon dessein n'est pas pour le moment de critiquer la décision prise par le Gouvernement d'alors, non plus que le jeu d'influences qui déterminèrent son choix. L'île du Cap-Breton, comme on sait, a une configuration particulière. Une seule voie ferrée, quel que soit son tracé, ne suffit pas pour desservir ce territoire. Le lac du Bras-d'Or occupe le centre de l'île, et lorsque l'Intercolonial fut établi à travers le Cap-Breton et longeant la rive nord du lac Bras-d'Or, une vaste superficie comprennant le comté de Richmond et la partie sud du comté de Cap-Breton se trouva sans service de chemin de fer. Ce fut pour les habitants du sud de l'île du Cap-Breton un désappointement qui dura plusieurs années. En 1899, une compagnie américaine offrit d'engager des capitaux dans la construction d'un chemin de fer traversant cette partie de l'île.

Comme je l'ai déclaré il y a un instant, leur projet ne put être mené à bien et la voie ferrée n'atteignit pas la ville de Sydney ni celle de Louisbourg. Depuis dix ans nous jouissons d'un excellent service de chemin de fer entre Pointe-Tupper et St.-Peters, mais je ne cacherai pas que l'entreprise n'a pas été profitable, la partie du pays que traverse la voie ferrée étant déjà très bien pourvue de moyens de transport par eau.

La concurrence est très vive entre ces derniers et le chemin de fer du Cap-Breton. En conséquence, les recettes de ce chemin de fer n'ont pas été suffisantes pour solder ses frais annuels. Je ferai observer, toutefois, que ce n'est pas là une raison qui doive engager le ministre des Chemins de fer et Canaux à refuser de se charger de l'exploitation de cette ligne et de prolonger la voie ferrée de St.-Peters à Sydney et Louisbourg et jusqu'au centre important et populeux dont Baie-des-Glaces est le noyau.

M. COCHRANE: L'honorable député déclare que j'ai refusé de me charger de cette ligne; nous n'avons rien refusé.

M. KYTE: L'honorable ministre s'est entièrement mépris sur le sens de mes paroles: j'ai dit qu'il n'avait aucune raison de refuser; à mon avis, il devrait à bref délai mettre cette question à l'étude. Ce que nous demandons, c'est que le Gouvernement se charge du chemin de fer du Cap-Breton depuis Point-Tupper à St.-Peters, et qu'il prolonge la voie ferrée de St.-Peters à Sydney pour aboutir aux groupes importants et nombreux s'agglomérant dans le voisinage de Baie-des-Glaces et de Louisbourg.

Un énorme trafic s'est développé au Cap-Breton, sur le parcours de l'Intercolonial. Je ne suis pas en mesure d'indiquer les chiffres, mais les papiers feront voir, je pense, que la ville de Sydney, la ville de Sydney-Nord et les charbonnages se rattachant à ces centres fournissent plus de trafic qu'aucune autre partie du pays desservi par l'Intercolonial. Dès 1887, alors qu'il était question de prolonger l'Intercolonial jusque dans l'île du Cap-Breton, les adversaires de la mesure affirmaient que le trafic ne serait pas suffisant pour légitimer pareille mise de fonds. Je dois dire qu'aujourd'hui on aurait plus de raison d'établir deux lignes de l'Intercolonial à travers l'île du Cap-Breton qu'on en n'avait d'y en établir une il y a vingt ans. Depuis, Terre-Neuve et le Cap-Breton se sont mis à fournir un trafic beaucoup plus considérable, et ce trafic va tout à l'Intercolonial.

L'établissement d'aciéries à Sydney a donné une grande impulsion à la région et cette très importante industrie a contribué dans une forte mesure à grossir le trafic-marchandises. La ville de Sydney, à elle seule, fournit assez de trafic, tant voyageurs que marchandises, pour justifier le Gouvernement de prolonger la voie ferrée de St.-Peters à Sydney. Le chemin de fer de l'Intercolonial, depuis quelques années, se trouve dans des conditions plus avantageuses qu'au début de son histoire; non seulement fait-il ses frais, mais il encaisse de très jolis bénéfices. Or, ce surcroît de recettes obtenu par l'Intercolonial est dû en partie à ce que les tarifs ont été relevés. Je ne saurais préciser en ce qui regarde le tarif-marchandises, mais, en ce qui regarde le tarif-voyageurs et d'autres ressources de revenus, on exige un peu plus, et cela aux dépens de la population des Provinces maritimes, obligée de se servir de ce chemin de fer.

Des capitaux privés ont construit le chemin de fer de Point-Tupper à St.-Peters, et, à mon sens, il serait malheureux que ceux qui ont engagé leurs capitaux dans cette entreprise perdissent les fonds ainsi placés.

J'ai écouté avec un certain intérêt les observations formulées par le député de Digby au sujet de l'inaction du Gouvernement au sujet des embranchements de chemins de fer. Il y a quelques années à peine qu'on a agité cette question et c'est tout récemment, pour ainsi dire, que cette Chambre en a été saisie. Si le député de Westmoreland n'eût pas proposé cette résolution, il y a quelques années, dans cette Chambre, l'affaire n'aurait sans doute point passée inaperçue des ministres.

Il fallait préparer le terrain, éclairer l'opinion publique ainsi que les ministres, avant d'aborder l'étude de ce problème en vue de le solutionner.

Le Gouvernement actuel, toutefois, se trouve en meilleure situation. Il n'y a pas lieu de lui accorder un délai pour l'étude de la question, afin qu'il puisse se bien convaincre de la nécessité de prendre à sa charge ces embranchements de chemins de fer.

J'ai sous les yeux une dépêche expédiée par le premier ministre de Summerside (Ile du Prince-Edouard), le 8 septembre 1911. Ce télégramme est adressé à M. George Fowler, le député actuel de King-et-Albert (N.-B.). En voici la teneur:

Suis convaincu que les intérêts de l'Intercolonial demandent l'acquisition d'embranchements de chemins de fer à titre d'affluents ou lignes tributaires et nous nous proposons de les acquérir à des conditions légitimes, si nous sommes portés au pouvoir.

Ainsi, avant d'être appelé à former un cabinet, le premier ministre était donc bien convaincu de l'importance d'acquérir ces embranchements.

Le député de Digby ne saurait à bon droit alléguer d'excuse valable en faveur du Gouvernement pour le retard apporté dans l'acquisition de ces embranchements; car, comme je viens de le dire, le Gouvernement était convaincu de la nécessité de cette initiative, même avant son avènement au pouvoir.

Le chemin de fer du Cap-Breton, qui dessert actuellement mon comté, jouit de la plus haute réputation. Il y a quelques années, des experts du ministère des Chemins de fer et des Canaux dressèrent un rapport sur l'état matériel de la voie et ils déclarent dans leur rapport, paraît-il, que cette ligne se trouve dans la meilleure condition possible. Il n'y aurait pas lieu de faire de grands frais pour ramener ce chemin de fer au type de l'Intercolonial.

La compagnie qui a construit la ligne l'a entretenue à la perfection. Il s'est créé un fort trafic sur ce chemin de fer, mais le trafic recevrait une bien plus vive impulsion si on réalisait le projet primitif, consistant à prolonger la voie de St.-Peters jusque dans le comté du Cap-Breton. Je me garderai bien de supposer que le ministre des Chemins de fer soit hostile à ce

projet; je présume plutôt qu'il y est favorable et qu'il a recueilli des lumières afin de se mettre en mesure de nous présenter un exposé ici même, au cours de la session. Je le sais, l'été dernier, il a chargé un expert de se rendre au Cap-Breton afin d'y dresser un rapport sur ce chemin de fer, et ce rapport, je suppose, sera soumis au Parlement à bref délai, et le ministre acceptera, en conséquence, j'espère, le principe consacré dans la résolution du député de Westmoreland et prendra à sa charge les embranchements des Provinces maritimes, ainsi que le chemin de fer qui dessert le comté dont je défends les intérêts en ce moment.

M. DANIEL McKENZIE (Cap-Breton-Nord): La question qui fait le fond du débat, ce soir, n'a certes pas le mérite de la nouveauté, et en proposant sa résolution, le député de Westmoreland a jeté une nouvelle lumière sur le sujet. Il a si bien et si lucidement posé la question devant la Chambre et devant le Gouvernement que, n'était le fait que nous devons apporter notre concours à l'appui des opinions qu'il a exprimées, il n'y aurait plus lieu de poursuivre ce débat. D'autres députés ont aussi fait valoir certains arguments militant en faveur de sa proposition adoptée par le Gouvernement précédent et son application par le Gouvernement actuel. Outre la dépêche dont a donné lecture le député de Richmond, il figure au compte rendu des débats d'aussi puissants arguments, d'aussi forts témoignages touchant l'attitude prise par le premier ministre, avant son avènement au pouvoir.

C'est bien à tort que le député de Digby (M. Johnson) prétend que le Gouvernement doit remonter aux premières étapes de l'enquête sur cette question et ne doit pas tenir comptes des travaux faits par le ministère précédent; qu'il faut tout commencer de nouveau et que ce n'est qu'après des années de délibérations et d'études qu'il pourra arriver à une conclusion pratique sur cette question. C'est là une prétention qui ne saurait avoir d'application, dans aucune carrière; il deviendrait impossible de réaliser de progrès soit dans l'exploitation pratique des chemins de fer, soit dans les études scientifiques, soit en toute autre carrière, s'il fallait abandonner les progrès réalisés par nos amis et nos prédécesseurs et ne faire fond que sur nos propres travaux. Les députés de droite et de gauche ont abordé la discussion et souscrit d'un commun accord au système comportant l'acquisition de ces chemins de fer par l'Etat. En 1910, je m'en souviens bien, je proposai une résolution affirmant qu'il importe d'étendre la sphère d'utilité de l'Intercolonial jusque dans les comtés de la Nouvelle-Ecosse, province qui alors n'était desservie par aucun chemin de fer.

Il n'existe aucune différence, paraît-il, entre la résolution que je proposai alors et celle dont la Chambre est aujourd'hui saisie.

Il y a bien quelques variantes de texte, mais le fond et l'objectif sont les mêmes; et ainsi l'opinion alors formulée par le premier ministre est un argument militant tout aussi puissamment en faveur de l'attitude qu'il est obligé de prendre sur la résolution devant cette Chambre. Alors c'était à titre de chef de l'opposition qu'il exprimait cet avis, et comme chef de la représentation de la Nouvelle-Ecosse, la résolution se rattachait tout spécialement aux affaires de cette dernière province. Aujourd'hui qu'il occupe la haute et honorable charge de premier ministre du Canada et qu'il est le seul représentant de la Nouvelle-Ecosse au sein du cabinet, il importe de lui rappeler à lui-même et à sa province l'attitude qu'il prit en cette circonstance.

Le grand reproche qu'il adressait au Gouvernement du jour, c'était sa temporisation, ses tergiversations, sa vacillation, son indécision, ses atermoiements et il était de première importance, ajoutait-il, que le Gouvernement prît une décision. Je le dis à regret, si cela était vrai de l'ancien Gouvernement, la réponse donnée par le ministre des Chemins de fer cet après-midi à l'auteur de la résolution se rapproche passablement de cette attitude de vacillation et d'indécision touchant la décision que doit prendre le Gouvernement. Afin de ne pas faire d'injustice au premier ministre, je vais citer ses propres paroles (Hansard, 12 décembre 1910):

Si je ne me trompe, le ministre des Chemins de fer nous donne l'assurance que cet avis de motion ne sera pas discuté; qu'on ne décidera rien au cours de la présente session. J'aimerais savoir si cela est définitif, parce que de la réponse que j'obtiendrai dépendra quelque peu la longueur de mes observations, ce soir.

Une des grandes difficultés éprouvées relativement à l'Intercolonial depuis l'avènement du Gouvernement actuel, c'est l'état d'incertitude et d'indécision du Gouvernement sur la question de savoir s'il faudrait donner à ce réseau son plein développement. Voilà le grand embarras du Gouvernement. L'interprétation que comportent ces paroles du chef de l'opposition du jour, le premier ministre actuel, c'est qu'il désapprouvait l'attitude du Gouvernement d'alors en ne se hâtant pas de se décider à étendre partout la sphère d'utilité de l'Intercolonial. La sphère d'utilité de l'Intercolonial peut s'étendre de deux manières surtout; d'abord, par son prolongement dans les comtés non desservis par chemins de fer, et ensuite par l'acquisition

des embranchements qui rendent aujourd'hui aux populations les services auxquels elles ont droit, les services nécessaires pour les transports et le trafic, puis par leur incorporation au réseau de l'Intercolonial; enfin, par la construction de lignes là où la chose est nécessaire et l'acquisition de lignes déjà construites, et cela à des conditions légitimes, et en les mettant en état de répondre aux besoins du pays. C'est là ce que le premier ministre avait sans doute en vue, lorsqu'il se plaignait des vacillations, des incertitudes et de la temporisation du Gouvernement du jour. Il fait observer que les chemins de fer d'Etat donnait de bons rendements en Australie et ailleurs; puis il ajoute qu'il n'est pas nécessaire d'aller jusqu'en Australie pour trouver des exemples du système de l'exploitation des voies ferrées par l'Etat et la preuve convaincante que les chemins de fer d'Etat peuvent s'exploiter avec succès. Je cite:

Je puis signaler l'exploitation des chemins de fer de l'Ontario, exploitation dirigée par le gouverenement de cette province. Il peut se faire que depuis six ou huit ans cette exploitation se soit poursuivie dans des circonstances tout à fait favorables, mais nous ne devons pas oublier que les résultats ont été excessivement avantageux aussi. Si je prends le résultat de l'année dernière, je constate que le revenu total des opérations s'élève à $1,361,-224.80; que les frais d'exploitation se chiffre par $794,796,88, et que les recettes dépassent $566,428. Cela ne comprend ni les droits sur les minéraux ni autres item de cette nature dont on ne devrait pas, à proprement parler, tenir compte, lorsqu'on établit une comparaison entre ces chemins de fer et l'Intercolonial. Donc, pour la dernière année dont nous avons l'état officiel, les chemins de fer du gouvernement d'Ontario ont rapporté au trésor de cette province une somme d'au moins $550,000 qu'on a ajoutée au fonds du revenu consolidé de cette province.

Les chemins de fer du gouvernement d'Ontario étaient assujettis à tous les inconvénients signalés par le ministre des Chemins de fer, inconvénients dont je n'entends pas dissimuler la gravité; mais je tiens à lui dire que l'Intercolonial traverse, dans les Provinces maritimes, une région ayant des ressources tout aussi abondantes. Eu égard à l'étendue de son territoire, je l'ai maintes fois répété, la petite province de la Nouvelle-Ecosse est aussi abondamment pourvue que toute autre partie du Dominion de richesses naturelles encore inexploitées. Il ne saurait exister de doute à cet égard. Ces richesses, au fur et à mesure qu'on les exploitera, permettront à l'Intercolonial de grossir le chiffre des recettes qu'il tire de cette province; voilà pourquoi je corrobore en tous points ce que le député de Pictou (M. Macdonald) a dit de l'exploitation de ce chemin de fer en Nouvelle-Ecosse. N'étaient les recettes qu'il tire de cette province, l'Intercolonial serait en une situation beaucoup moins brillante que ces années dernières ou précédemment. La province est absolument dotée de richesses naturelles encore partiellement inexploitées; et il me semble que l'objet de la motion du député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie)—si tant est qu'elle vise un objectif quelconque—est d'obtenir que des ramifications de l'Intercolonial s'étendent aux parties de la Nouvelle-Ecosse où des richesses naturelles attendent l'exploitation, et que le même principe s'applique également ailleurs.

Le très honorable premier ministre continua ensuite à signaler les propres besoins de son comté d'Halifax et d'autres parties de la province de la Nouvelle-Ecosse où la sphère d'influence de l'Intercolonial devrait être étendue. Il n'y a aucun doute dans mon esprit sur l'opinion qu'avait le premier ministre le 12 novembre 1910. Il n'y a pas encore très longtemps de cela et rien ne s'est produit depuis, dans la province de la Nouvelle-Ecosse ou au Canada qui puisse le justifier de changer d'opinion sur ce qui devrait être fait relativement à l'Intercolonial. Il est admis par conséquent, je crois, et cela ne peut être sujet à controverse que les deux partis se sont engagés à acquérir les embranchements et à prolonger l'Intercolonial dans les régions des provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de Québec qui réclament aujourd'hui des chemins de fer et ces nécessités ne peuvent pas être satisfaites d'une autre manière. Je n'ai pas besoin d'insister pour faire comprendre à cet esprit pratique qu'est l'honorable ministre des Chemins de fer, les conditions géographiques qu'il rencontre, particulièrement après avoir dépassé Moncton et jusqu'à ce qu'il soit arrivé au terminus de la ligne, à la vieille ville de Louisbourg. La péninsule est un peu large à Moncton, mais elle se rétrécit à mesure qu'on va vers l'ouest et elle continue à se rétrécir tout le temps, de sorte qu'il n'y a réellement de la place que pour une seule grande ligne mère dans la province de la Nouvelle-Ecosse et dans la partie est du Nouveau-Brunswick. L'Intercolonial s'est emparé de cet oasis, si je puis dire, il a accaparé le trafic et il s'est rendu maître des ressources de telle façon que c'est impraticable et je crois impossible de penser à l'établissement d'une autre ligne à côté de celle-ci dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Cela étant ainsi et en vue du développement national, sans tenir compte des questions de chemins de fer, il est nécessaire que l'Intercolonial, réponde aux besoins du transport par voie ferrée dans cette partie du Canada. Je ne veux pas discuter ce point et je ne le discute pas maintenant en m'appuyant seulement sur le fait que l'entreprise donnerait des bénéfices. Je ne doute pas qu'elle en donnera, mais dans le cas où ce ne serait pas une proposition très pratique en fait de chemins de fer, elle procurerait certainement beaucoup d'avantages sur d'autres points.

Je déclare au ministre des Chemins de fer et au Gouvernement qu'il n'y a pas aujourd'hui au pays de problèmes plus diffi-

ciles que celui du coût de l'existence. La façon dont le coût de la vie a augmenté inquiète aujourd'hui les hommes d'affaires et les esprits réfléchis du Canada. Je prétends en conséquence que s'il existe un moyen d'obtenir des provisions alimentaires bonnes et saines dans notre pays et d'assurer ainsi une alimentation bonne et saine à meilleur marché qu'elle est à présent, c'est le devoir du Gouvernement de procurer ce moyen. Je déclare qu'il n'y a dans aucune région du Canada, ni dans aucune partie du monde, une alimentation plus saine, plus nourrissante et à meilleur marché que celle qu'on peut se procurer grâce aux magnifiques poissons que l'on pêche le long du rivage du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard et de Québec. L'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) a montré que cette nourriture existait en abondance dans la province de Québec, mais que par suite du manque d'échanges commerciaux et de communications par voies ferrées, cette source magnifique d'alimentation qui pourrait servir à des milliers de personnes du pays, est absolument perdue. La même chose existe sur toute la côte de la Nouvelle-Ecosse et, je crois, sur certaines parties des côtes du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard. La population n'a pas la facilité de transporter le poisson et alors elle n'est pas encouragée à le pêcher. Il faut bien comprendre, et peut-être que ce n'est pas compris comme cela devrait l'être par le ministre des Chemins de fer, que nous n'avons pas moins de 5,000 milles de côtes de pêcheries dans les Provinces maritimes. En suivant les sinuosités du rivage, nous avons de bonnes pêcheries qui sont inépuisables et qui s'étendent sur une longueur de 5,000 milles sur cinq à six milles de largeur. Elles ne sont pas comparables à une mine de charbon, ou à une mine d'or ou à une forêt; elles sont inépuisables comme source de nourriture excellente, à tel point que ce qu'on pêche est à peine appréciable. Je prétends donc, sans qu'il soit question de politique, ni de régionalisme étroit, que la population établie le long des côtes de la Nouvelle-Ecosse, de l'île du Prince-Edouard, du Nouveau-Brunswick et du bas de la province de Québec, a le droit de demander que cette dépense soit faite pour obtenir que des facilités de chemins de fer soient mises à sa portée.

Comme l'a dit l'honorable député de Bonaventure, c'est un droit que nous avons. Il a montré et je l'ai dit auparavant que la population de l'Ouest insiste pour avoir des chemins de fer dès quelle est installée dans ces régions. Dans beaucoup de cas, elle ne veut pas y aller du tout à moins que les moyens de communication par chemin de fer soient prochainement établie ou existant déjà. Les ancêtres de l'auteur de la résolution et de celui qui l'a appuyée si habilement (M. Marcil) de même que mes propres ancêtres, ont débarqué sur le rivage du pays alors qu'il n'y avait rien autre que de gros arbres hauts et droits qui croissaient sur le bord de l'eau.

Ils ont taillé à même la forêt pour se faire des demeures dans la Nouvelle-Ecosse et je suis convaincu que s'il y a chez nous une population qui mérite la reconnaissance du Gouvernement de ce pays, à la prospérité duquel elle a largement travaillé, celle de la Nouvelle-Ecosse et des provinces avoisinantes est bien digne d'une telle reconnaissance Le ministre des Chemins de fer ne devrait pas être arreté par une politique étroite ou par la peur de dépenser quelques dollars ou même de contracter une dette en vue d'acquérir des embranchements pour l'Intercolonial et de prolonger cette voie ferrée dans cette région de la Nouvelle-Ecosse qui est aujourd'hui absolument négligée. Je ne sais pas quelle idée peut se faire le ministre des Chemins de fer au sujet de la construction de voies ferrées dans les Provinces maritimes, mais j'espère qu'il a une abondance de pensées sages. Pendant de nombreuses années nous avons combattu pour avoir un chemin de fer dans le pays que je représente et à la fin nous avons fini par convaincre le Gouvernement d'alors. Le tracé fut fait, l'entreprise fut presque accordée et le projet pour lequel avait soupiré la population de Cap-Breton pendant près d'un siècle, allait enfin aboutir quand malheureusement le changement de gouvernement a créé une situation nouvelle et aujourd'hui rien n'indique que ce chemin de fer sera construit. Les terres ont été expropriées pour le droit de passage et je regrette de dire que le ministre actuel des Chemins de fer a donné avis à toutes les personnes établies le long du tracé que leurs terres ne seraient pas utilisées maintenant pour l'établissement de la ligne.

Il ne lui faudrait pas longtemps, sans donte, pour reprendre ces terres et les rendre à son département afin d'être en état de donner à la population de Victoria et au restant de celle de Cap-Breton ce qu'elles étaient si près d'avoir sous le Gouvernement précédent. J'espère que le ministre prendra encore la chose en considération; en ce qui concerne l'opposition, et je crois pouvoir dire la même chose du parti du Gouvernement, il n'a pas besoin de craindre de venir demander au Parlement la somme d'argent qui sera nécessaire pour donner à cette région du Canada les moyens si souvent reclamés d'avoir des facilités de transport. La résolution a trait plus particulièrement aux embranchements, et mon honorable ami de Richmond a parlé de celui de St.-Peter à Point-

M. McKENZIE.

Tupper. Sans doute, il est tout à fait impossible que le ministre connaisse beaucoup la région dans laquelle il est entendu que cette ligne sera prolongée, mais je puis lui dire que j'ai dû, un jour, comme avocat de la compagnie Saint-Pierre, de suivre la voie ferrée de St.-Peter à Louisbourg, et qu'au nom de la compagnie j'ai acheté pour une somme de $31,000 des terrains qui devaient servir au terminus de la ligne à Louisbourg. La compagnie de St.-Peter a choisi pour son terminus l'ancien quai français bâti il y a deux cents ans par les Français, quand ils se sont établis à Louisbourg, et aujourd'hui les fondations primitives de ce quai sont, je puis le dire au ministre, absolument solide. Je mentionne ce fait pour montrer au ministre que la compagnie est sérieuse et qu'elle a dépensée cette forte somme d'argent pour acheter ce terrain afin d'avoir comme terminus un des plus beaux ports de mer du Canada. J'espère que le jour n'est pas éloigné où ce chemin de fer sera prolongé à travers ce magnifique territoire le long du rivage où il y a d'excellent poisson et de vastes terrains miniers, jusqu'à la ville de Louisbourg, avec des embranchements sur Sydney et Glace-Bay. L'île du Cap-Breton est divisée en deux, la partie nord et la partie sud, et dans quelques endroits une partie est séparée de l'autre par vingt-cinq milles de mer. Le ministre comprendra immédiatement qu'il est impossible de desservir avec un seul chemin de fer ces deux îles séparées et distinctes.

Le chemin de fer a d'abord été construit le long du rivage nord de l'île méridionale et probablement qu'à l'époque c'est tout ce qu'on pouvait faire de mieux. Mais nous avons dans une vaste région une population très dense au sud des lacs Bras-d'Or et il y a aussi une population nombreuse et un territoire très étendu sur la rive nord, de sorte qu'il est impossible de desservir tout le pays avec le chemin de fer actuel. Le seul moyen convenable d'établir une communication par chemin de fer serait de continuer la ligne de St.-Peter à travers l'île méridionale et le chemin de fer de Mackenzie et Mann, de Hastings au détroit de Canso, depuis la ville d'Inverness au nord le long du rivage de l'île septentrionale, y compris les comtés d'Inverness et de Victoria. Un homme d'affaires comme le ministre des Chemins de fer sera très heureux d'apprendre le grand développement qui se produit dans cette partie du pays. Il y a dix ans, il n'y avait pas d'industrie de l'acier à Cap-Breton, mais aujourd'hui nous avons des usines qui représentent $80.000,000 et qui donnent pour $900,000 de trafic à l'Intercolonial. Ce devrait être l'ambition du ministre actuel des Chemins de fer d'être le premier à donner à cette partie du Canada les facilités du transport dont elle a tant besoin et je fais de nouveau appel au Gouvernement et au Parlement pour qu'ils viennent à notre secours. Le ministre s'épargnerait à lui-même une quantité d'ennuis et rendrait un grand service au pays en général en accédant à la demande que nous faisons maintenant. J'approuve complètement ce qui a été dit si bien et avec tant de talent par les honorables députés qui ont appuyé la résolution et j'aurai grand plaisir à voter pour son adoption. Nous qui représentons ces circonscriptions, nous n'accomplirions pas notre devoir envers nous-mêmes ou envers les électeurs que nous représentons, ou envers le Gouvernement, si nous ne faisions pas savoir au Parlement ce qui nous est nécessaire pour nous permettre de prendre notre place dans la marche du progrès avec le reste du Dominion.

Si le public était bien au courant de la question, il serait disposé à accorder ce que nous demandons.

M M. McCURDY (Shelburne-et-Queen): J'ai été fort surpris d'entendre l'honorable député de Westmoreland dire que les Provinces maritimes se croient négligées. Il est évident qu'il n'est pas allé chez lui pendant la vacance de Noël, car, si j'en crois mes observations personnelles, je n'hésite pas à déclarer que jamais les Provinces maritimes ne se sont crues moins négligées qu'à l'heure présente. Il existe un contraste frappant entre les attentions dont ces provinces sont aujourd'hui l'objet et l'oubli dans lequel on les laissait autrefois. L'honorable député de Westmoreland ignore évidemment le sentiment de la population de cette partie du pays, à en juger par les remarques qu'il vient de faire.

M. EMMERSON: Je demande pardon à mon honorable ami. Je ne crois pas avoir fait de distinction entre les conditions qui existaient autrefois dans les Provinces maritimes et la situation actuelle. Mon honorable ami a dû mal saisir le sens de mes paroles car je n'ai pas conscience d'avoir parlé dans le sens qu'il indique. J'ai simplement dit qu'en 1909 et 1910, sous l'ancien Gouvernement, et depuis deux ans, sous le Gouvernement actuel, l'Ouest a été traité plus libéralement dans l'affaire du chemin de fer de la baie d'Hudson que l'Est, dans l'affaire des embranchements de l'Intercolonial. Je n'ai pas du tout mis les partis politiques en cause.

M. McCURDY: J'avais compris que l'honorable député invitait la population des Provinces maritimes à protester contre l'état d'abandon dans lequel on prétend que la laissait le Gouvernement depuis quelque temps.

Les ressources naturelles de l'Est et particulièrement de la région que je connais le mieux, sont très grandes. Je ne crains

pas d'être contredit si j'affirme que de toutes les causes qui ont contribué à retarder notre développement, la plus puissante a été les déclarations pessimistes de nos hommes publics. Rien ne contribue plus efficacement à retarder nos progrès que des discours comme celui de l'honorable député qui entrevoit l'époque très rapprochée où notre représentation dans le Parlement fédéral sera presque complètement nulle. Pour ma part, je crois que ces temps sont encore très éloignés et que mon honorable ami s'inquiète à tort.

J'ai constaté avec satisfaction que plusieurs des orateurs qui m'ont précédé ont traité la question en dehors de tout esprit de parti et comme il convient de la traiter. Mais chez quelques autres, le naturel a repris le dessus, et c'est pour l'édification de ces derniers que je rappellerai brièvement ce qui a été fait pour l'Intercolonial depuis vingt ans.

Le dernier acte du Gouvernement conservateur, au mois de juin 1896, a été la construction d'un embranchement de l'Intercolonial d'environ 10 milles, je veux parler de l'embranchement de Dartmouth. Durant les quinze années suivantes, soit cent quatre-vingts mois, on a construit 270 milles de chemins de fer, comme embranchements de l'Intercolonial. Au cours des quinze mois écoulés depuis septembre 1911, un embranchement de l'Intercolonial de 67 milles a été construit dans la Nouvelle-Ecosse. Je ne tiens pas compte ici de ce qui a été fait dans le Nouveau-Brunswick.

Comme le faisait judicieusement observer l'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie), les transports par voie ferrée dans la Nouvelle-Ecosse sont réservées à l'Intercolonial. C'est le seul réseau important de cette province; ce chemin de fer est la base de tout le système du transport. A mon sens, l'Intercolonial est tenu d'étendre son réseau et de faire pénétrer son influence partout où la chose est possible, même aux prix de certains sacrifices.

Je ne sais pas jusqu'à quel point on peut exiger du ministre des Chemins de fer qu'il assume l'exploitation de ces lignes que, pendant un certain temps, on désignait sous le nom populaire de "tributaires" de l'Intercolonial. Cette expression est aujourd'hui tombée en désuétude et on a repris le mot "embranchements". De fait, beaucoup de ces voies ferrées, presque toutes, peuvent difficilement être considérées comme des tributaires de l'Intercolonial.

En termes généraux, j'approuve entièrement la proposition de l'honorable député de Westmoreland. Je suis fortement en faveur de l'acquisition de tous les embranchements dont l'existence offre quelque justification et, de plus, je suis en faveur de la construction de nouveaux embranchements, partout où une libérale interpré-

tation de la situation pourrait excuser l'entreprise. Je ne me suis jamais beaucoup préoccupé et je ne me préoccupe pas outre mesure des résultats financiers de l'exploitation de l'Intercolonial. Nous ne devons pas y attacher plus d'importance que nous n'en attachons aux recettes du canal Welland et des autres ou aux dividendes que peut retirer le Gouvernement des subventions qu'il accorde aux chemins de fer transcontinentaux. L'Intercolonial n'a jamais été conçu comme une entreprise commerciale; c'est la raison d'Etat qui a présidé à sa construction; jamais une compagnie privée n'aurait voulu se charger de l'entreprise.

Je considère que ce réseau ne remplit pas sa mission si on ne lui donne pas des embranchements dans toutes les parties du pays qu'il traverse, partout où l'on prévoit la possibilité de développer un trafic quelconque.

M. JOHN SINCLAIR (Guysborough): Je tiens à déclarer mon adhésion à la résolution que nous discutons dans ce moment et, avec votre permission, monsieur l'Orateur, je ferai certaines remarques sur cette importante question. L'honorable député qui vient de reprendre son siège a débuté en reprochant à l'honorable député de Westmoreland d'avoir fait une comparaison entre l'ancien Gouvernement et le Gouvernement actuel, concernant l'encouragement donné à l'Intercolonial, mais il avait à peine prononcé quelques phrases que, lui-même, se livrait à des comparaisons de même nature. Il a comparé le nombre de milles de chemin construit par l'un et par l'autre des Gouvernements dans la Nouvelle-Ecosse; mais il s'est bien gardé de dire que le chemin de fer auquel il faisait allusion—l'embranchement de Musquodoboit, sans aucun doute—avait été décidé par l'ancien Gouvernement; les levers topographiques avaient été faits par l'ancien Gouvernement; les travaux avaient été concédés par l'ancien Gouvernement; les crédits nécessaires avaient été votés sous l'ancien Gouvernement; il ne restait plus qu'à laisser faire. Le Gouvernement actuel réclame le mérite de n'avoir pas arrêté les travaux sur l'embranchement de Musquodoboit, comme il l'a fait pour l'embranchement projeté du comté de Guysborough. C'est tout ce qu'il peut mettre à son crédit dans cette affaire.

Les orateurs de la droite n'ont pas ménagé les compliments au Gouvernement et plusieurs ont déclaré que la question dont traite la résolution proposée par l'honorable député de Westmoreland est une question qui concerne le Gouvernement. Il n'y a aucun doute sur ce point. Il ne devrait pas être nécessaire de discourir tout un après-midi et toute une soirée pour convaincre le Gouvernement que c'est une proposition sage et pratique de procurer

des embranchements à l'Intercolonial. Il n'y a aucune raison plausible à donner à l'encontre de la proposition. Tous les chemins de fer bien administrés cherchent à obtenir des lignes tributaires, pour augmenter le trafic sur la voie principale. Les compagnies de chemins de fer n'hésitent même pas à construire des embranchements pour pénétrer dans les régions susceptibles de fournir du trafic. Mais, chose étrange, dans le cas de l'Intercolonial, depuis plus de quarante ans, depuis la confédération, les représentants des Provinces maritimes n'ont jamais cessé d'insister auprès du Gouvernement pour l'engager à adopter une politique aussi raisonnable.

Pour ma part, je considère que l'Intercolonial a retardé le progrès des Provinces maritimes. N'importe lequel des grands réseaux canadiens aurait fait plus que le Gouvernement, au point de vue de ses embranchements, depuis ses quarante dernières années. Les deux partis sont à blâmer de n'avoir pas plus fait, sous ce rapport, et il est malheureux qu'à l'heure présente encore, il soit nécessaire d'insister auprès du Gouvernement pour le décider à agir. Beaucoup des embranchements que nous avons dans le Nouveau-Brunswick auraient dû être construits par le Gouvernement fédéral.

C'est le gouvernement provincial qui a été obligé de subventionner les compagnies et une bonne partie du capital engagé dans ces entreprises a été perdue. Il ne pouvait pas en être autrement, car ces voies ferrées n'avaient pas assez d'importance pour se maintenir elles-mêmes. Il n'est pas nécessaire d'être un expert en matières de chemin de fer pour comprendre que l'Intercolonial avec son personnel d'ingénieurs, son énorme matériel roulant, ses ateliers de réparations et tout l'outillage d'un grand réseau, peut exploiter un embranchement beaucoup plus économiquement qu'une compagnie particulière. La plupart de ces voies ferrées dans la Nouvelle-Ecosse vont d'une ville de l'intérieur à un port de mer et il n'y a pas une ville dans notre province qui soit à plus de quarante milles de la mer. Il est matériellement impossible qu'une voie de cette longueur entretienne un bureau de direction, un gérant général, un ingénieur en chef, des ateliers de réparations, tout l'outillage que nécessite l'exploitation d'un chemin de fer et réalise le moindre bénéfice, tandis que l'Intercolonial pourrait exploiter cet embranchement dans des conditions avantageuses.

Je ne veux pas traiter la question à un point de vue trop personnel ou trop local, car la question ne concerne pas uniquement mon comté; elle intéresse quatre provinces: Québec, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard. Le ministre des Chemins de fer devrait l'aborder avec un esprit large, avec les idées d'un homme d'Etat; mais je considérerais manquer à mon devoir de représentant de Guysborough si je ne disais un mot de la situation telle qu'elle existe dans cette division électorale. Je ne veux pas être trop sévère pour le ministre des Chemins de fer, ni faire intervenir la politique dans la question; il me faudra cependant beaucoup d'indulgence chrétienne pour ne pas caractériesr sévèrement la manière dont mon comté a été traité dans cette affaire. C'est en 1910 que la chambre a adopté le principe de l'acquisition des embranchements. A cette époque, l'honorable premier ministre sollicitait les suffrages des électeurs de ce pays. Il s'attendait à des élections prochaines. Quand la question vint devant la Chambre, sur l'initiative de l'honorable député de Cap-Breton-nord, l'honorable premier ministre prononça un discours en faveur de l'acquisition des embranchements et fit une mention spéciale du comté que je représente et du comté d'Halifax. La résolution fut approuvée par les deux côtés de la Chambre et l'honorable ministre des Chemins de fer de l'époque, l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), se déclara favorable au projet.

Quelque temps après, mon honorable ami, le chef actuel du Gouvernement, se rendit dans mon comté pour y tenir trois assemblées; il se prononça en faveur de l'achat de ces différentes lignes tributaires. Ce fut la question qu'on débattit principalement au cours de la campagne dans mon comté. A chaque assemblée mon adversaire disait que si M. Borden devenait premier ministre, il ferait certainement construire ces lignes tributaires, cela ne faisait aucun doute à mon adversaire. Eh! bien, M. Borden devint premier ministre et l'on sait ce qu'il advint.

L'honorable représentant de Digby (M. Johnson) a complimenté l'honorable ministre des Chemins de fer en disant que c'est un homme qui ne parle pas beaucoup, mais qu'il se contente surtout d'agir. Voilà précisément ce dont j'ai à me plaindre dans mon propre cas, puisque, s'il s'était tenu tranquille, se contentant de ne rien faire, nous aurions eu ces lignes tributaires dans ce comté; mais, au contraire, il a pris les moyens d'entraver l'exécution de ce projet.

M. CARVELL: C'est un homme d'action.

M. SINCLAIR: En effet. Mais tout cela est bien de nature à décourager la population que j'ai l'honneur de représenter. Avant l'arrivée au pouvoir des ministres que nous avons aujourd'hui, on avait commencé les préliminaires de la construction de cet embranchement. Des levés avaient été faits et la Chambre avait voté $1,000,000 en vue de l'exécution des travaux. On avait été plus loin encore. Une compagnie s'était engagée, par traité, de construire ce chemin de fer; elle avait, pour

démontrer sa bonne foi, déposé $50,000, prouvant ainsi qu'elle voulait sincèrement exécuter la convention intervenue; l'ancien Gouvernement avait acheté la ligne tributaire, connue sous le nom de "Sunny Brae" qui s'étend sur une distance de 12 milles de la jonction de Ferrona, dans le comté de Pictou, dans l'idée de la poursuivre jusqu'à un point quelconque du comté de Guysborough. L'ancien Gouvernement avait acheter cette ligne et il avait même payé $100,000 sur le prix d'acquisition. Tel était l'état de choses qui existait lorsque nos adversaires prirent la direction des affaires du pays. Nous n'attendîmes pas longtemps avant de connaître l'attitude qu'ils se proposaient de tenir.

L'honorable premier ministre, bien qu'il eût parlé en faveur de l'achat de l'embranchement de Guysborough comme de celui de l'embranchement de Musquodoboit, et bien qu'il eût publié une carte où il se proclamait l'auteur de cette idée et où il affirmait que c'était lui qui avait signalé cette affaire à l'attention de la Chambre et que cette dernière avait voté un million de dollars—carte qui fut distribuée parmi les électeurs—quand, arrivé au pouvoir, il dut s'occuper de cette question, il annula l'entente conclue avec cette compagnie de construction, lui renvoya son chèque de $50,000 et nous remit en l'état où nous nous trouvions quand le projet fut lancé d'abord. En conséquence, on construisit la ligne dont a parlé mon honorable ami de Queen-Shelburne.

A la dernière session de la Chambre j'ai cherché à savoir de l'honorable ministre des Chemins de fer s'il avait réellement l'intention de s'occuper de la chose et, à ce propos, je tiens à citer les "Débats", séance du 4 avril 1912, page 5621:

M. SINCLAIR: Le budget supplémentaire contiendra-t-il un crédit destiné à la construction d'un embranchement de Suunybrae à Guysborough?

M. COCHRANE: Il contient un crédit pour l'exécution d'études. Voici deux fois que je dis à l'honorable député que nous avons l'intention de nous occuper de cette affaire au cours de l'été prochain.

M. SINCLAIR: J'aimerais dire à l'honorable ministre que ces études sont presque toutes achevées. L'entreprise a été adjugée.

Il est à observer que dans cette circonstance l'honorable ministre des Chemins de fer, répondant à la question de savoir si l'on ferait quelque chose au cours de la dernière session, disait qu'on avait inscrit un crédit en vue de l'exécution de levés, et qu'il se proposait de s'enquérir au cours de la saison suivante. Celle-ci est passée, toutefois, et, autant que je le sache, il n'a pas fait exécuter de levés, ni pris de décision en cette affaire. C'était là encore un désappointement, puisqu'il nous avait donné à espérer qu'il avait réellement un projet en tête lorsqu'il affirmait qu'on avait préparé un crédit destiné à l'exécution d'un levé et qu'il avait en vue quelque projet qu'il nous ferait connaître à la session suivante. Tout ce qu'il m'a été possible de découvrir et qu'il aurait accompli depuis ce temps-là, ce fut de produire au bureau d'enregistrement de Guysborough un avis du retrait du droit de passage, terminant ainsi des procédures prise par l'ancienne administration. Cette dernière avait pris les procédures ordinaires quand elle avait fait exécuter ces levés, et celles qui se rapportaient au droit de passage avaient été produites au bureau d'enregistrement de Guysborough.

Avis fut donné aux propriétaires qu'on exproprierait de ces terrains en vue de la construction de l'embranchement de Guysborough. Au cours de l'été dernier, l'honorable ministre des Chemins de fer a déposé au bureau d'enregistrement que j'ai mentionné un avis notifiant tous les intéressés que cette convention était annulé; que le ministre n'exigerait pas, en conséquence, ce droit de passage et qu'en réalité, il n'avait aucunement l'intention de s'occuper de cette question à l'avenir.

J'ai reçu du conseil municipal du comté, que j'ai le privilège de représenter, une requête à ce sujet qu'on devait présenter au ministre; je crois qu'il vaut autant en faire connaître le contenu dès à présent. Je crains fort que tout ce que je puis dire à l'honorable ministre, en ma qualité d'adversaire politique, n'ait aucun poids sur son esprit, mais, si je lui dis qu'environ la moitié des membres de ce conseil municipal se compose d'hommes partageant la foi politique que lui-même professe, peut-être prêtera-t-il un peu plus d'attention à ce qu'ils déclarent:

Nous, membres du conseil municipal du comté de Guysborough, présentement en séance ce vingt-troisième jour de janvier 1912, ayant en vue les besoins de cette municipalité et connaissant la grande urgence qui existe d'obtenir les avantages de communications par chemin de fer pour la population de ce comté, qui a attendu avec anxiété lorsque d'autres parties de la province et du Dominion jouissaient de tous les avantages sous ce rapport, et tenant compte des efforts tentés au cours des cinq dernières années pour obtenir un chemin de fer pour le comté de Guysborough, efforts qui ont enfin eu pour résultat que l'ancien gouverenement fédéral avait décidé de mettre en adjudication la construction d'une voie ferrée, et du fait que le dernier acte que ce gouvernement a accompli avant d'abandonner les rênes du pouvoir fut de signer et d'exécuter à la lettre une convention tendant à la construction de cette ligne.

Considérant qu'il semble, s'il faut en croire les journaux publics, que les prévisions budgétaires déposées par le Gouvernement d'Ottawa devant le Parlement actuellement en session, ne contiennent aucun crédit destiné à l'exécution de cette entreprise si nécessaire, déclarons approuver à l'unanimité l'action de l'ancien gouvernement qui a signé et qui a fait exécuter les premiers travaux prévus au mar-

ché, et nous demandons, en conséquence, à la présente administration de poursuivre l'exécution desdits travaux.

Il est, en outre, décidé que le secrétaire municipal fasse des copies de cette résolution et les adresse aux personnes dont les noms suivent: Très honorable R. L. Borden, l'honorable A. K. MacLean, M.P.; John H. Sinclair, M.P.; E. M. Macdonald, M.P.; sénateur A. C. Bell et M. C. A. R. Rowlings.

(Signé): A. CHIP. GIFFIN,
(Signé): W. A. AIKEN,
(Signé): D. S. HENDSBEE,
Commissaires.

Proposée et appuyée, cette résolution fut adoptée à l'unanimité. Je certifie par les présentes que ceci est une copie d'une résolution adoptée par ce conseil municipal le 23 janvier 1912.

J. A. FULTON, Greffier.

Lors du débat qui s'est engagé sur cette question dans une circonstance précédente, l'honorable ministre a soulevé une objection à propos du volume du trafic qui passerait par cette ligne particulière. Je ne suis pas ici pour dire qu'à l'origine cette ligne paiera les dépenses de son exploitation, car, je n'oserais me prononcer dans l'affirmative. Cependant, il me semble qu'il y a chance de développer un bon trafic sur cette ligne. Cette dernière traverse une région agricole et fort bien boisée; les essences forestières qu'on y trouve sont très abondantes. Elle atteint d'un des plus beaux ports du Canada—celui de Country-Harbour—où se trouve le point terminus d'un de ces embranchements; elle se rend également au port de Guysborough qui n'est pas très éloigné de Canso, l'un des plus beaux fonds de pêche du littoral de l'Amérique du Nord. Toutefois, le choix de cette route ne résoudrait pas seul la question du développement de l'industrie de la pêche de ce district, car ce chemin de fer ne se rendrait qu'à Guysborough, tandis que, si on la prolongeait plus loin, elle toucherait à la ville de Canso, ce qui serait vésitablement de nature à promouvoir avec succès l'industrie de la pêche dans le cas de cette ville.

Je suis certain qu'il n'existe pas de point dans l'est du Canada, sinon dans toute l'Amérique du Nord, où l'on peut poursuivre avec plus de succès qu'on ne saurait le faire à Canso, l'industrie de la pêche. Canso s'avance dans l'Atlantique et forme l'une des régions les plus belles qu'on puisse trouver sur le littoral. A seule fin de prouver cet avancé, je puis dire que le 12 janvier les pêcheurs de cette petite ville dont la population ne se chiffre qu'à environ 2,000 âmes, en dépit d'une température inclémente à cette saison de l'année, ont pris 300,000 livres pesant de poisson frais en un seul jour, ce qui représente 150 tonnes de poisson. Il va sans dire qu'il n'en est pas toujours ainsi, mais cela fait voir ce que peut rapporter l'industrie de la pêche à cet endroit.

Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer a mentionné dix wagons chargés en une seule journée comme constituant un trafic possible et pouvant engager l'Etat à construire cette ligne. Ce jour-là, j'affirme qu'on pourrait charger au moins quinze wagons de chemin de fer à ce point-là. La difficulté de trouver un marché pour l'écoulement de ce poisson est considérable, et les prix qu'on paie aux pêcheurs sont presque rediculeusement bas, parce que nous n'avons pas de moyens de transport assez nombreux. Notre meilleur marché est, peut-être, celui de Boston; si nous avions un bateau tous les jours qui se rendrait de Canso à Boston, cela permethrait aux grands navires de l'Atlantique d'acheter le poisson pris sur le littoral du Cap-Breton, à Canso, à Whitehead, Country-Harbour, etc., et de le transporter au marché de Boston. Ce moyen serait peut-être aussi avantageux que celui que nous procurerait une ligne de chemin de fer, mais mes honorables amis de la droite ne veulent pas entendre parler du marché de Boston.

Ils sont opposés à ce genre de commerce; ils craignent que cela ne soit pas à l'avantage de notre pays et c'est pour ce motif que je ne puis leur représenter avec trop d'insistance qu'ils devraient être prêts à faire certains sacrifices pour mettre ces pêcheurs en relations avec les marchés domestiques de Montréal et de Toronto.

Sans doute, à moins que nous n'ayons de garantie quelconque, il nous est impossible de développer cette splendide industrie qui s'offre à nos propres portes. Je viens de dire qu'il est impossible de défendre l'attitude prise par l'honorable premier ministre en cette circonstance, si l'on tient compte de celle qu'il a tenue lorsque cette question fut soulevée ici même, il n'y a pas très longtemps, avant qu'il n'occupât le poste qu'il remplit aujourd'hui. Mais qu'est-il advenu depuis? Il s'agit de savoir quels sont les moyens que nous devons arrêter maintenant. Peut-on espérer qu'on va tenter quelque effort dans le cas de cette industrie particulière? J'ai rappelé que le très honorable premier ministre s'était engagé à protéger cette industrie; qu'il avait fait répandre par toute la région intéressée une carte annonçant ses intentions bienveillantes, mais qu'une fois arrivé au pouvoir il n'avait pas rempli l'engagement qu'il avait contracté alors. L'honorable ministre des Chemins de fer connaît parfaitement cette question; on l'a signalée à maintes reprises à son attention. J'ose espérer qu'il s'en préoccupe un peu. Si nous devons ajouter foi aux histoires que publient les gazettes, nous devons craindre que nous ne soyons privés de la présence de l'honorable ministre et qu'il ne soit transporté dans une sphère plus élevée. On dit, en effet, qu'il peut

arriver qu'il représente le roi à la tête de la grande province de l'Ontario.

Je ne sais si cette rumeur est fondée ou non, mais je lui dirai qu'avant d'en arriver là, avant que la Chambre des communes perde le bénéfice de ses conseils, il devrait lui soumettre un projet assez vaste pour résoudre l'importante question que comportent les embranchements de l'Intercolonial. Pour bien compléter sa carrière politique à la Chambre des communes du Canada, il devrait se saisir fortement de ce sujet et le traiter en homme pratique; ce faisant, qu'il n'oublie pas de mettre les choses au point en ce qui concerne le projet de construction de ces embranchements dans le comté de Guysborough.

M. LOGGIE (Northumberland) (N.-B.): Monsieur l'Orateur, cette importante question a été traitée d'une manière si détaillée que, ne voulant pas abuser du temps dont dispose la Chambre, je n'en parlerai que quelques instants. L'année dernière, ce même sujet fit l'objet d'une discussion dont la conclusion me fit croire que le Gouvernement entendait conserver le chemin de fer intercolonial, construire aussi de nouvelles lignes secondaires et acheter les embranchements actuels qui alimentent sa ligne principale. Mais ce n'est pas tout; ainsi que la Chambre en a été informée, le Gouvernement actuel se propose de rendre plus utile le chemin de fer intercolonial; cette intention fut déclarée lors des dernières élections. Dans ces conditions, les déclarations de la presse sont quelque peu alarmantes. Permettez-moi de lire cet extrait du 17 janvier, auquel l'honorable député de Westmoreland a fait allusion aujourd'hui:

Si vous connaissiez bien le Gouvernement, vous sauriez que le chemin de fer Intercolonial ne tardera probablement pas à être acheté ou loué. Il dit qu'en réalité son transfert est à l'étude depuis quelque temps et il croit que le contrat en est déjà rédigé.

Ce sont les propres paroles de M. Lodge, président du Maritime Board of Trade et du Board of trade de Moncton, siège de la compagnie du chemin de fer intercolonial. Il me semble qu'il est du devoir du ministre des Chemins de fer d'informer le public canadien, s'il est exact qu'un pareil changement se soit produit dans une politique dont l'objet était de conserver l'Intercolonial.

Il est inutile de se mettre en frais d'argumentation pour faire voir que l'Etat doit garder l'Intercolonial et continuer de l'exploiter. L'intention bien nette des fondateurs de la Confédération était que ce chemin de fer serait la propriété du peuple canadien, qu'il serait exploité par lui conformément aux intérêts des provinces qui ont adhéré au pacte fédératif. En conséquence, je dis qu'il incombe au Gouvernement actuel d'établir sur le territoire contigu à la ligne principale, un service de transport suffisant.

L'honorable député de Digby a rappelé que le ministère qui fut au timon des affaires jusqu'à l'année dernière n'avait pas mis à exécution son projet d'acheter les embranchements. Il n'a pas indiqué de raisons, mais il sait ou il savait très bien qu'on s'aperçut que la loi n'en était pas assez étendue pour permettre aux propriétaires de ces embranchements de les céder à des conditions satisfaisantes. Il savait très bien aussi que le ministre des Chemins de fer d'alors avait tout rédigé un amendement à cette loi qu'il devait déposer à la Chambre au moment où celle-ci fut dissoute; en sorte qu'il est difficile de reconnaître que l'honorable député ait raison de dire que l'ancien Gouvernement n'avait pas poursuivi énergiquement l'exécution de son programme à cet égard.

Je rappellerai de nouveau au ministre que pendant qu'il étudie la question du prolongement de nouvelles lignes d'embranchement, il se trouve au ministère une pétition réclamant la construction d'une nouvelle ligne entre New-Castle et Tracadie. La région que ce chemin de fer desservirait est très importante, les industries de la pêche et du bois et l'agriculture demandent des voies de transport.

J'ai dit, en 1905, je crois, à l'époque où ce sujet fut pour la première fois soumis à la Chambre, que c'était la ligne principale d'un chemin de fer qui devait assurer au territoire adjacent un service de transport suffisant. C'est avec raison qu'on a dit qu'une ligne de peu d'étendue peut difficilement, par elle-même, devenir une entreprise avantageuse. On a également fait remarquer qu'une forte proportion du matériel n'est pas propice à l'exploitation d'une ligne principale, mais le deviendrait parfaitement, s'il s'agissait d'embranchements, et de cette façon la région se trouverait entièrement desservie. On a encore prétendu que les Provinces maritimes ne progressent pas aussi rapidement que les autres régions du Canada, et que, de ce fait, notre représentation diminuera bientôt. Qu'il me soit permis de répondre, que s'il est quelque chose qui puisse écarter cette perspective, c'est bien le développement des moyens de transports sur les portions du pays où ils sont insuffisants.

On parlait il y a quelques jours à la chambre de la poste aux colis et l'on alléguait qu'elle aurait pour effet de réduire les tarifs des messageries. Nos adversaires me permettront de leur faire observer qu'il existe de nombreuses régions du comté que je représente où le chemin de fer ne pénètre pas; elles ne pourraient donc pas avoir de bureaux de messageries. En sorte que si les localités dans lesquelles il existe des bureaux de messageries ont droit à des

réductions de tarif—et ces réductions peuvent être déterminées par l'établissement d'un service de colis postaux—il incombe certainement davantage au Gouvernement d'assurer aux villages où les chemins de fer n'existent pas et où, par conséquent, il n'existe pas non plus de messageries, les facilités de transport nécessaires à l'avancement de la région dans laquelle ils sont situés.

Je veux appeler l'attention du ministre sur la manière dont l'exploitation d'un embranchement peut entraver le commerce d'un pays à travers lequel il passe et qu'il dessert. Permettez-moi d'expliquer ma pensée en indiquant les tarifs actuels du chemin de fer de Caraquet. L'honorable ministre sait peut-être qu'à Caraquet et à Shippagan, il existe d'importants établissements de pêche et que cette industrie constitue la principale ressource de la région environnante. Le tarif de transport d'entier parcours du poisson séché expédié de Shippagan à New-York est de 30 cents. La proportion qui en revient au chemin de fer de Caraquet, pour les 70 milles qu'il dessert, c'est-à-dire, de Shippagan à la jonction de Gloucester, est de 9 cents, et de la jonction de Gloucester à New-York, soit 765 milles, 21 cents. Voilà donc un tarif arbitraire de 9 cents sur 70 milles, alors que pour le reste du parcours jusqu'à New-York, il est de 21 cents. Maintenant, sur les conserves, non d'exportation, mais destinées à la consommation locale, le tarif, de Tracadie à la jonction de Gloucester, soit 70 milles, est de 15 cents et de la jonction de Gloucester à Montréal, soit 523 milles, de 23 cents. Voilà ce que prennent les embranchements; ce sont ces tarifs qui nuisent au commerce de la région desservie par ces lignes. Si elles étaient exploitées par l'Intercolonial, comme on l'a déjà fait remarquer, on éviterait une grosse partie des dépenses nécessaires à l'exploitation de 60 à 70 milles de voie ferrée. En conséquence, étant données les conditions générales et la communauté d'opinion des deux partis sur cette question, il est sûrement impossible que les conjectures émises par la presse, c'est-à-dire, la prétendue vente ou la location du chemin de fer de l'Etat, de ce chemin de fer construit en conformité des conditions du pacte qui réunit les Provinces maritimes aux provinces de l'Ouest, il est impossible, dis-je, que ces conjectures puissent se réaliser.

On a souvent allégué que ce chemin de fer ne rapporte pas l'intérêt du capital qu'il a coûté; est-ce là une réponse, en vérité? Nous n'attendons pas de nos canaux qu'ils nous rapportent d'intérêt; pourtant, les Provinces maritimes ne sont-elles pas les meilleurs clientes de centres manufacturiers du Canada? Les Provinces maritimes ne sont-elles pas les meilleures clientes des manufacturiers de l'Ontario? N'employons-nous pas, proportionnellement en tous cas, une aussi vaste proportion des manufactures des grandes villes de Montréal et de Toronto que n'importe quelle autre partie du Canada? J'espère qu'il n'y a rien de vrai dans les bruits qui ont circulé au sujet de la vente ou de la location par le Gouvernement du chemin de fer intercolonial. On a souvent par le passé répandu des bruits alarmants de même nature, mais l'expérience a toujours prouvé qu'ils n'étaient pas fondés. J'espère que lorsque le ministre s'expliquera, sa déclaration sera dans le sens de celle qu'il faisait il y a un an, c'est-à-dire qu'il mettra à exécution les projets du parti libéral modifiés selon les besoins, de façon à ce que le Gouvernement puisse acquérir ces lignes d'embranchement de leurs propriétaires actuels à des conditions équitables et pratiques.

M. CARROLL (Cap-Breton): Mon intention n'est pas de discuter le principe général de la résolution qui a fait l'objet du débat de cet après-midi et de ce soir. Je présume que les deux partis de la Chambre admettent spontanément, comme certainement le peuple en général, qu'une ligne principale de chemin de fer ne peut donner d'heureux résultats financiers si les embranchements ne viennent l'alimenter.

Si l'on étudie le développemenet des chemins de fer du Canada, on trouve qu'avant la construction des rameaux qui alimentent aujourd'hui les lignes principales, celles-ci ne donnèrent pas les résultats financiers sur lesquels comptaient leurs promoteurs. Dans le comté que je représente se trouve la ville de Sydney qui est le point terminus de l'Intercolonial. C'est le centre de la grande industrie de la houille et de celle de l'acier; c'est le champ d'action de la Dominion Coal Company et de la Dominion Steel Company. L'une des parties du comté de Cap-Breton est très bien desservie par l'Intercolonial, mais il en est une autre dans laquelle n'ont pénétré ni l'Intercolonial ni aucun autre chemin de fer.

Au cours de la dernière session parlementaire, j'attirai l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux sur l'état de choses existant dans la partie orientale de ce comté. La population de Sydney atteint de 18,000 à 20,000 âmes. C'est le terminus du chemin de fer intercolonial. A l'est de la ville, il existe une population, qui, y compris les villes de Dominion, de Glace-Bay, les centres miniers de Louisbourg et autres, atteint près de 50,000 âmes. Cette région possède un chemin de fer entre Sydney et la Baie-des-Glaces. Il est exploité par la Dominion Coal Company, non pour le transport des

marchandises ou des voyageurs, mais uniquement pour celui du charbon. A cette époque, je fis remarquer au ministre que ces 50,000 personnes qui forment la population de la partie méridionale du comté de Cap-Breton, étaient assujetties au paiement d'un double tarif sur toutes les marchandises pénétrant en cette partie du comté. Je lui appris en outre que l'on disposait de deux remèdes: Le Gouvernement pouvait soit obtenir le droit d'exploiter cette ligne, à partir de Sydney jusqu'à Louisbourg, soit acheter le chemin de fer, qui va de Sydney à St-Peters pour l'exploiter à titre d'embranchement de l'Intercolonial et le prolonger jusqu'à Louisbourg en lui faisant traverser la région magnifique de Mira, Gabarous, Louisbourg, Morien, Baie-des-Glaces, avec la ville de Sydney comme terminus. Si le ministre n'a pas jusqu'ici fait d'investigations sur les conditions qui règnent là-bas et que je lui ai exposées, il devrait l'entreprendre immédiatement s'il possède des affaires l'expérience que nous avons lieu de lui prêter. Si je ne me trompe, la chambre de commerce de Sydney à fait au ministre des représentations de nature à le pénétrer de la nécessité d'acquérir cette ligne de chemin de fer depuis Point-Tupper jusqu'à St-Peters, pour la prolonger jusqu'à Sydney.

J'imagine que, dans l'intérêt de Cap-Breton-sud et de toute l'île du Cap-Breton, le meilleur plan serait d'acquérir l'ensemble de cet embranchement et de le prolonger dans la direction indiquée.

D'aucuns ont dit que le Gouvernement ne doit pas s'emparer des lignes d'embranchement qui n'alimenteraient pas, mais tariraient plutôt le trafic de l'Intercolonial, mais je ferai observer au ministre que cet embranchement et son prolongement n'appauvrirait pas l'Intercolonial, que, comme tributaire, il lui serait au contraire infiniment avantageux.

Le représentant de Cap-Breton-sud a fait observer que l'île de Cap-Breton est partagée en deux par les lacs du Bras-d'Or et par le canal de Saint-Pierre. La partie orientale de l'île n'a pas de communications par voie ferrée qui soient tant soit peu avantageuses aux habitants. Il y a un tronçon de voie ferrée de 15 à 20 milles du village de Saint-Pierre, le point de départ du chemin de Saint-Pierre, jusqu'au port de Louisbourg, libre toute l'année durant, et qui, je puis le dire, est l'un des plus beaux ports de l'univers. C'est là un beau pays, riche en minéraux. Le rapport provincial des mines est rempli d'articles qui démontrent les immenses ressources de cette région.

Si l'Intercolonial était prolongé jusqu'à la ville de Louisbourg, il contribuerait à l'exploitation de ces ressources minérales, ainsi qu'aux progrès de la culture du sol et de la pêche. En quittant Louisbourg, nous atteignons la région la plus populeuse de la Nouvelle-Ecosse. Une partie de cette population est desservie par le chemin de fer de Sydney à Louisbourg. Au point de vue de la commodité des habitants de cette région, cette voie ferrée n'est plus seulement d'une inutilité absolue, mais à certains égards, elle est un fardeau, car elle leur font payer pour le transport à une distance de 40 milles, de Sydney à Louisbourg, aussi cher qu'ils paieraient de Montréal ou d'Halifax à Sydney. Je ferai observer au ministre que les divisions nord et sud de Cap-Breton sont les plus lucratives pour l'Intercolonial. Le rapport de l'auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1910 donnent les recettes totales du transport des voyageurs et des marchandises. Les voici:

Montréal	$736,883 18
Saint-Jean	594,346 30
Halifax	833,674 17
Sydney	801,679 46

On voit que la division de Sydney est la deuxième de l'Intercolonial au point de vue des recettes. Mais, ce n'est pas tout. Le coût de la manutention du trafic dans la ville de Sydney n'est que de $32,603.51, comparativement à plus de $98,000 dans la ville de Saint-Jean et à $109,393.91 dans la ville d'Halifax. Je n'ai pas les chiffres ayant trait au coût du transport des voyageurs et des marchandises à Montréal, mais j'ose dire qu'ils sont au moins égaux, toutes proportions gardées, à ceux de Saint-Jean et d'Halifax. Les recettes nettes de ces trois têtes de ligne, Saint-Jean, Halifax et Sydney, sont les suivantes:

Sydney	$769,676 95
Halifax	724,300 26
Saint-Jean	496,117 68

Donc, au point de vue de la productivité, la division de Sydney est la plus lucrative. Je ne pose pas en principe qu'à cause de cela, nous devons être mis sur un meilleur pied que tout autre territoire traversé par l'Intercolonial, mais je soutiens, et j'en appelle à l'esprit de justice du ministre, que nous devrions au moins être traités justement, en ce qui a trait aux avantages que le chemin de fer accorde à d'autres parties du réseau et qui nous sont refusés. J'ai lieu de croire que si l'Etat s'emparait de cette ligne d'embranchement et la prolongeait jusqu'à Sydney, elle contribuerait sensiblement aux progrès du commerce dans la partie orientale de ce territoire. Elle mettrait en exploitation des ressources minérales incalculables, ressources qui demeurent cachées faute de moyens de transport; elle mettrait en culture l'une des plus belles contrées agricoles de l'est du Canada et livrerait à l'exploitation quelques-uns des meilleurs fonds de pêche des Provinces maritimes. Elle offrirait à une population de

50,000 habitants de meilleures conditions d'existence et les moyens d'obtenir ses marchandises sans payer les sommes énormes qu'elle est tenue de débourser à l'heure qu'il est. De plus, elle attirerait là-bas, grâce à l'exploitation des mines, des pêcheries et des terres une population double de la population actuelle.

Je ne suis pas en mesure de dire si le ministre a mis cette question à l'étude. Il devrait étudier ce projet, non parce qu'il est nécessaire—il l'est, cependant—mais parce qu'il est excellent.

M. MACDONALD (Pictou): Je ne me propose pas de parler longuement. Je dois dire, bien je n'aie pas eu l'occasion d'entendre tout le débat qui a eu lieu aujourd'hui, que j'admire l'énergie, les talents et la confiance du représentant de Westmoreland qui a de nouveau cette année exposé à la Chambre, au ministre des Chemins de fer et au Gouvernement la nécessité de faire quelque chose relativement à cette question des lignes d'embranchement. Cependant, je doute beaucoup qu'il obtienne quelque chose du ministre des Chemins de fer et du Gouvernement, et en voici la raison. Puisque mon honorable ami ne refuse pas seulement d'étudier le projet d'acquisition d'embranchement ou de prendre des mesures à cette fin, mais qu'il rejette les propositions acceptées par d'anciens ministres et au sujet desquelles le pays avait engagé sa parole et qu'il refuse de s'occuper des embranchements, le représentant de Westmoreland perd son temps lorsqu'il vient demander au ministre de fournir un plan d'ensemble. Dans ma circonscription, le département maintenait en service et en accomplissement d'une convention en attendant l'adoption d'une loi, une ligne de chemin de fer de six milles se reliant à un grand charbonnage.

M. COCHRANE: La convention avait-elle été signée?

M. MACDONALD: Une entente vague avait été conclue entre le ministre des Chemins de fer et la compagnie adjudicataire.

M. COCHRANE: Vous avez dit que la convention avait été conclue.

M. MACDONALD: Si mon honorable ami veut se soustraire à sa responsabilité envers le public parce que le ministre n'avait pas signé le document et que le Parlement n'avait pas adopté la loi, libre à lui de le faire. Ce n'est pas une bonne excuse à invoquer. Si mon honorable ami décidait quelque chose dans son département, il ne refuserait certainement pas d'en assumer la responsabilité parce qu'il n'aurait pas signé un certain papier. Il a refusé de mettre en service cette ligne de chemin de fer que le Gouvernement fédéral obtenait sans bourse déliée et sans imposer au pays aucune obligation d'un caractère grave ou qui lui serait à charge d'aucune manière.

En accomplissement de l'entente qui avait été conclue, avait été mis en service un chemin de fer qui accommodait les intéressés. Lorsque mon honorable ami s'aperçut qu'il en était ainsi et qu'un embranchement projeté avait pris naissance, il était si hostile aux embranchements et au projet du représentant de Westmoreland qu'il fit cesser le service; et bien que les intéressés aient depuis lors fait des instances auprès de lui, l'honorable ministre a déclaré à la Chambre ces jours derniers qu'il ne pouvait rien faire à ce sujet et qu'il ne ferait rien.

Occupons-nous d'un autre projet de construction d'un chemin de fer de la circonscription de Guysborough où son chef a engagé non seulement la parole de son parti, mais son honneur personnel envers les habitants de la Nouvelle-Ecosse, relativement à la construction de cette ligne d'embranchement; où, à part les promesses faites par des hommes dont la parole a du poids, le Gouvernement précédent était allé jusqu'à dépenser une partie du crédit ouvert pour l'acquisition d'un embranchement qui formait partie de ce projet. Qu'a fait mon honorable ami lors de son entrée au ministère? Son premier acte a été une tentative d'empêcher le paiement du chèque à la compagnie qui avait vendu ce chemin de fer au Gouvernement. S'apercevant qu'il ne le pouvait pas, mon honorable ami a refusé à la population riveraine de cette voie ferrée, qui fait aujourd'hui partie de l'Intercolonial, tous les services, tous les privilèges, tous les droits qu'on accorde à la population établie le long de l'Intercolonial. Lui et son chef demeurent inébranlables; ils refusent de reconnaître la promesse faite aux habitants de la Nouvelle-Ecosse, et de remplir les nombreux engagements pris par leur chef et par leur candidat dans la division relativement à ces deux affaires. Bien que j'admire l'énergie qu'il a déployée et les renseignements qu'il a fournis à la Chambre, je déclare au représentant de Westmoreland qu'à mon avis toutes ses paroles sont tombées dans l'oreille d'un sourd.

M. COCHRANE: Il en est de même de ce que vous avez dit.

M. MACDONALD: Mon honorable ami ne prendra certainement pas la responsabilité de dire à ceux qui habitent une province du Canada qu'ils n'auront pas les privilèges et les droits qui découlent naturellement de l'exploitation d'un chemin de fer par un gouvernement ou par une compagnie, peu m'importe, parce qu'un réseau principal sillonne une certaine partie du pays. Le Gouvernement et le ministère ont-ils pour principe de ne pas permettre à ceux qui ont la haute main sur ce réseau

principal d'obtenir la direction d'embranchements s'y raccordant, ou d'entreprendre d'autres embranchements et d'avoir d'autres territoires que celui où passe le principal réseau? Permettez-moi de rappeler à la Chambre, comme je l'ai déjà fait dans le passé qu'un devoir incombe au Gouvernement qui dirige les opérations de l'Intercolonial, qu'au fur et à mesure des progrès du comté que le chemin de fer traverse, qu'au fur et à mesure que l'augmentation de la population ou le progrès industriel révèle un état de choses satisfaisant, le Gouvernement est tenu de fournir aux intéressés des communications par chemin de fer. Seul, le Gouvernement peut le faire et si mon honorable ami ne veut pas en fournir aux habitants, pourquoi n'accorde-t-il aux réseaux transcontinentaux des droits de circulation sur l'Intercolonial?

Je sais qu'il y a des membres de cette Chambre qui ne veulent pas cela, mais comme représentant de la Nouvelle-Ecosse, je dis au ministre des Chemin de fer, et au premier ministre qui représente la même province que moi, qu'ils n'ont pas le droit d'arrêter le développement de l'Intercolonial en refusant de donner aux habitants établis le long des embranchements des raccordements avec les autres parties du pays. S'ils nous refusent cela, j'affirme, en ma qualité de Néo-Ecossais, que le peuple désire que le Gouvernement accorde aux grands transcontinentaux des droits de circulation sur le chemin de fer intercolonial et si le ministre ne nous procure pas ces communications, nous les demanderons aux grands réseaux transcontinentaux, et ils nous les donneront. Si la compagnie du Grand-Tronc, celle du chemin de fer Pacifique-Canadien ou du Nord-Canadien exploitaient l'Intercolonial aujourd'hui, elles règleraient bientôt cette question des embranchements, et depuis longtemps l'une de ces grandes compagnies exploiterait les deux chemins de fer dont j'ai parlé. Et si le ministre des Chemins de fer ne veut pas agir, si son chef, bien qu'il représente cette province, ne veut pas faire son devoir, donnera-t-il alors aux grands transcontinentaux canadiens la chance de faire ce qu'il ne veut pas faire? Il devrait leur demander s'ils ne sont pas disposés à donner au peuple les communications qu'il lui refuse. S'il n'accorde pas la première demande qu'il accorde l'autre. Les intérêts des Provinces maritimes ne peuvent pas être ignorés ainsi. Mon honorable ami dépense des millions dans certains endroits pour aider à certains premiers ministres et autres personnages qui veulent se présenter aux prochaines élections, mais il ne veut pas dépenser la trentième partie de ce qu'il jette dans un seul endroit, et donner aux habitants de trois ou quatre comtés les communications les plus ordinaires que leurs affaires demandent. Telle est la situation et les honorables membres de la droite ne peuvent le nier. Ils ne l'oseront pas.

M. MACDONALD.

M. CHISHOLM (Inverness): A cette heure avancée de la soirée, je ne me propose pas de prolonger la discussion. Je me bornerai simplement à quelques remarques. Je ne ferai pas une revue complète de la question, car d'autres l'ont faite avant moi; mais il y a en particulier une ligne de chemin de fer à laquelle je m'intéresse. Il semblera peut-être égoïste de ma part de limiter mes remarques à cette ligne, mais si l'heure n'avait pas été avancée, j'aurais fait des considérations plus générales. Je veux parler de la ligne qui va d'Orangedale, dans le comté d'Inverness, au port de Chéticamp. J'ai appelé l'attention de la Chambre sur cette question l'année dernière. J'ai accompagné l'an dernier une délégation venue de ce comté pour exposer au ministre des Chemins de fer l'importance de cette ligne, et après lui avoir expliqué les avantages au point de vue des transports, j'ai proposé qu'il envoyât un ingénieur de son département pour faire une inspection du tracé et constater si tout ce que nous disions n'était pas vrai. L'ingénieur est descendu dans le comté. Il a parcouru le tracé de la ligne et je suis heureux de dire—du moins je le crois—qu'il a fait un rapport très favorable au ministre. Pendant qu'il était dans le comté, il ne cessait de dire à tous ceux qu'il voyait, que c'était grand dommage que cette ligne n'eût pas été construite depuis longtemps déjà, et que les ressources du pays justifiaient entièrement sa construction.

J'ai pu me procurer quelques chiffres à l'appui de ma prétention que l'ingénieur a fait un rapport favorable au ministre. Je mentionnerai d'abord quelques-unes des industries que l'établissement de cette ligne ferait naître. La première est l'exploitation des gisements de dolomite à Whycocomagh. L'ingénieur a fait une inspection soigneuse de ces gisements, et il s'est convaincu qu'une grande industrie pourrait être créée à cet endroit. Je puis dire ici que l'exploitation de ces mines a été retardée par le manque de chemin de fer.

La Dominion Iron and Steel Company a trouvé que ces gisements avaient une telle valeur qu'elle les a achetés. Je crois que la Chambre admettra que cette société n'achète rien qui soit sans valeur. Elle examine soigneusement avant d'acheter, et je n'ai aucun doute qu'elle a acheté ces mines en vue de les exploiter. Mais dans les conditions présentes, c'est impossible; la mise en valeur ne pourra avoir lieu que lorsqu'il y aura un chemin de fer.

Au lac Ainsley, il y a un gisement de barytes de première qualité. L'ingénieur a fait un rapport à ce sujet, et je crois que l'on trouvera dans ce rapport que plusieurs ingénieurs ont fait une estimation de la

quantité de barytes qui pourrait être travaillée et exportée. Ils disent qu'on pourrait en exporter 50,000 tonnes par an, et on sait sur quel marché on pourrait les vendre; quant à la quantité qu'on pourrait tirer du gisement, elle est illimitée. Certains capitalistes sont allés là établir des usines, mais ils ont rencontré une grande difficulté, celle du transport. Malgré cela ils ont fait beaucoup de travaux. Ils charroyent le produit de la mine jusqu'au chemin de fer d'Inverness, une distance de 8 à 10 milles, par le bateau en été et sur la glace en hiver, et l'expédient par ce chemin de fer et ensuite par l'Intercolonial. Ceux qui connaissent le coût énorme d'un transport sur deux réseaux de chemin de fer peuvent se rendre compte des difficultés que la compagnie a à surmonter, tandis que si l'on avait le chemin de fer projeté, cette compagnie aurait certainement exporté de plus grande quantité de pyrite.

Nous avons ensuite les grandes houillères de Sainte-Rose. On estime à 600,000 tonnes par année, au moins, l'exportation de charbon qui se fait de cette houillère. C'est, je crois, l'estimation qu'a faite l'ingénieur. C'est un gisement de première classe, la houille est de première qualité et le rendement est inépuisable; mais nous ne pouvons pas espérer en voir l'exploitation, parce qu'il n'y a pas d'autres moyens de l'expédier sur les marchés que cette ligne, ou le prolongement du chemin dt fer d'Inverness vers le nord.

Le Gouvernement a dépensé beaucoup d'argent pour améliorer les ports sur le littoral d'Inverness; mais les ports ne suffisent pas au trafic que peut fournir Sainte-Rose, attendu que nous n'avons pas l'avantage de posséder d'aussi bons ports que ceux situés sur l'Atlantique directement.

Plus au nord dans le comté nous trouvons du gypse. Ce gisement est considéré comme important, et il l'est surtout depuis qu'on y a établi une grande usine où, malgré toutes les difficultés, on extrait et on expédie une moyenne de 75 à 100 tonnes par jour. On me dit que l'article manufacturé se vend entre 8 et 12 piastres la tonne. Tous ceux qui connaissent l'étendue presque illimitée de ce dépôt, ses excellentes qualités, et la grande demande des produits de cette mine sur les marchés du monde, comprendront que s'il y avait un chemin de fer, on pourrait créer à cet endroit une industrie presque illimitée.

Dans cette partie du pays l'industrie de la pêche est des plus importantes. Je regrette de ne pas avoir sous la main la statistique à ce sujet, mais je l'ai citée l'année dernière en détail. Les pêcheries de cette côte ont rapporté l'année dernière environ $100,000, mais c'est très peu en comparaison de nos espérances de développement si nous avions les facilités modernes pour placer les produits de nos pêcheurs sur les marchés dans un état satisfaisant. Nous n'avons pas de wagons-glacières, et n'avons d'autres moyens pour vendre notre poisson que de le saler. Ainsi que l'honorable député de Cap-Breton-nord et l'honorable député de Bonaventure l'ont fait remarquer, le désavantage dans lequel l'obligation de saler le poisson place le pêcheur est insurmontable, et je suis certain qu'au lieu de $100,000 de poisson que nous exportons de cette partie du pays, nous en exporterions pour cinq fois cette somme si nous avions des chemins de fer.

La richesse forestière du pays est considérable. Elle n'a pas pour ainsi dire été exploitée jusqu'à présent, parce que nous n'avons pas de chemin de fer. Je n'ai pas parlé de l'industrie agricole de la partie du pays qui serait desservie par le chemin de fer. Les établissements d'Orangedale, de la rivière Margaree, de Grand-Etang et de Chéticamp sont des plus avantageux dans tout l'est du Canada.

Tous ceux qui connaissent l'île du Cap-Breton savent que la vallée de la Margaree contient de très belles terres. J'ai confiance dans les connaissances commerciales du ministre des Chemins de fer, et je suis certain qu'après avoir étudié le rapport que l'ingénieur, choisi par lui-même et possédant sans doute toute la compétence voulue, lui a fait sur cette question, cet embranchement de chemin de fer sera construit à un point de vue d'affaires. Il a posé lui-même les conditions nécessaires à la construction d'un chemin de fer et je suis certain qu'il reconnaîtra que celui-ci les possède. S'il veut donner seulement dix minutes d'attention au sujet, il verra qu'il doit le traiter en homme d'affaires.

Je dois appeler l'attention de la Chambre sur le fait que l'ancien Gouvernement m'avait promis de construire cette ligne de chemin de fer, et je n'ai pas été obligé de supplier le Gouvernement afin de conserver ma situation électorale. Je lui avais soumis le projet comme une question d'affaires, et il avait vu clairement et sans difficulté qu'il était nécessaire d'agir et que la construction de cette ligne de chemin de fer augmenterait évidemment les recettes de l'Intercoloniel.

Mon devoir m'oblige à insister sur l'importance de cette ligne. Je ne me propose pas de déprécier les autres projets, et je sais que l'embranchement que demande l'honorable député de Richmond est important et que son prolongement jusqu'à Louisbourg profitera considérablement à cette région de même qu'au réseau de l'Intercolonial. Je prétends cependant qu'aucune ligne secondaire n'offre les mêmes avantages que cette ligne d'Orangedale à Chéticamp, et je suis prêt à appuyer mon assertion non seulement sur des faits et des chiffres, mais

sur le rapport des ingénieurs envoyés par le mnistre des Chemins de fer lui-même. J'espère qu'il sera convaincu par leur rapport et qu'il comprendra la nécessité d'agir.

Il y a beaucoup d'autres questions dont j'aurais voulu parler concernant ce chemin de fer, questions qui, j'en suis sûr, auraient aidé à convaincre le ministre des Chemins de fer de la nécessité absolue d'une action nette et immédiate, mais comme l'heure est avancée, je ne veux pas occuper plus longtemps le temps de la Chambre.

L'hon. George P. GRAHAM (Renfrew-sud): Je suppose que je n'ai pas besoin de commencer mon discours en disant que ce sujet n'est pas nouveau.

Après avoir quelque peu étudié le développement général du pays, je porte mon attention sur l'Est, et je cherche quels pourront bien être, d'ici à cinq ans, ses progrès. Nous avons grandi à une allure très rapide; nous avons consacré beaucoup de notre énergie, d'abord à peupler le Canada pour la mise en valeur de nos millions d'acres de terres incultes, et ensuite comme corollaire à donner aux nouveaux venus les facilités de transport qu'il était de notre devoir de leur fournir, afin qu'ils pussent vivre heureux et contents là où ils venaient de se fixer, afin aussi de les récompenser comme il convenait d'avoir porté la civilisation dans un pays neuf. L'Est, à mon sens, présente des signes d'une vie toute nouvelle, et, pour quiconque est au fait des derniers événements, une étude soigneuse de cette activité des Canadiens lui fera reconnaître qu'à moins d'une maladresse, l'aurore d'une prospérité plus grande que jamais luira bientôt pour les Provinces maritimes et pour l'est du Canada.

Personne ne contestera que ce qui aide au progrès d'une région aide en même temps à celui du pays en général, et l'on ne saurait discuter l'avenir de l'Intercolonial comme s'il intéressait uniquement les populations des Provinces maritimes et de la province de Québec. Etant de la province d'Ontario, j'ai toujours soutenu que ses habitants avaient bénéficié et bénéficiaient de l'exploitation de ce chemin. Tous les Canadiens, qu'ils soient de l'Est ou qu'ils soient de l'Ouest, retirent un avantage considérable de toute dépense que nous faisons pour nos ports, pour nos canaux, pour l'approfondissement du fleuve, et tout ce que nous faisons pour le développement d'une province concourt nécessairement à celui du pays dans son ensemble.

Cette question des lignes d'embranchement, l'honorable député de Westmoreland m'avait vivement sollicité de la résoudre alors que j'étais membre du cabinet, à ce point que dans une discussion de la chose, l'honorable député de Toronto-nord, aujourd'hui ministre du Commerce et de l'Industrie, au lieu de l'aider dans l'affaire disait d'une manière quelque peu bouffonne, que je cherchais à me débarrasser des importunités de l'honorable député de Westmoreland. Je dois dire que, lors de ma première tentative de faire passer une loi m'autorisant à acquérir certaines lignes d'embranchement, je n'ai pas trouvé auprès des membres de l'opposition l'accueil que j'en attendais. Je désire toutefois signaler deux exceptions: le présent premier ministre, alors chef de l'opposition, était en faveur du projet et le député de Cumberland a fait à l'appui un discours très vigoureux. Sauf ces deux-là, je pense n'avoir pas eu grande aide de la part de l'opposition.

Répondant à certaines critiques dirigées contre le projet, le chef de la gauche a déclaré qu'il le tenait pour une acceptation du principe selon lequel le pays devait prendre à bail les lignes aboutissant à l'Intercolonial. La Chambre, après discussion, vota le projet. Il y fut, je crois, introduit quelques amendements par le Sénat, amendements qui ne répondaient pas entièrement à nos vues; mais, à la suite d'un entretien entre des membres de l'une et l'autre Chambre, nous avons modifié la chose, et la loi a passé.

C'est un sujet qui n'est pas aisé à traité. Aussi, le ministre des chemins de fer a, dans la circonstance, toutes mes sympathies. Il est cependant de maniement plus facile aujourd'hui qu'au début, car il a passé à travers bien des difficultés qui, alors, gênaient sa marche, ou que l'on peut plus aisément surmonter aujourd'hui que dans mon temps. Comme on va le voir, ce n'a pas été sans peine que j'ai pu mener cette affaire. Une fois le projet présenté, nous nous sommes aperçu, en cherchant à en faire l'application, que, par suite d'une différence de situation des voies ferrées qu'il s'agissait de prendre à notre charge, les unes suffisamment prospères, d'autres à grande peine exploitée, les unes donnant un profit, d'autres n'en donnant aucun, les unes qui promettaient, d'autres dont jamais on ne devait rien attendre, les unes qui pouvaient devenir une source de revenus, d'autres une source d'embarras, nous nous sommes aperçus, dis-je, qu'il était presque impossible d'élaborer une loi applicable à tous ces chemins de fer indistinctement et de l'appliquer. Nous avons, à la session de 1911, fait un nouveau pas, en présentant une résolution désignant plusieurs lignes de chemin de fer.

Il existe un double état de choses; dans la province de Québec et dans celle du Nouveau-Brunswick, on trouve toutes construites des lignes d'embranchement, alors que, dans la Nouvelle-Ecosse, règle générale, on a besoin de telles lignes là où il n'en existe pas. C'était là des situations auxquelles il fallait faire face de différentes manières. Il fut en conséquence demandé à la Chambre de voter des fonds nécessaires à l'établissement dans la Nouvelle-Ecosse de lignes où il n'en existait pas

et où, je crois, il convenait peut être d'en établir. J'irai plus loin.

Dès mon arrivée dans cette Chambre, et après avoir étudié avec soin la question, après avoir constaté le volume de nos revenus, après m'être bien pénétré des besoins du pays, dont le plus impérieux est peut-être en ce moment celui d'une plus grande extension des moyens de transport, je décidai que, même là où la chose se ferait sans profit le Gouvernement fédéral devait se charger de donner au public, dans de raisonnables proportions, le moyen de voiturer les produits et les personnes. Cela s'applique peut-être à quelques lignes dans la Nouvelle-Ecosse; mais je n'entrerai point dans plus de détails à cet égard. Pour ce qui est des lignes susceptibles de produire un revenu, le principe a indubitablement du bon, et il faut en faire l'acquisition; mais dans cette province-là, dans les localités surtout où l'Intercolonial est la seule grande ligne qui les dessert, où depuis des années il s'est assuré le meilleur de la clientèle, celle qui fournit des marchandises à porter au loin, la seule aide qu'il nous reste à donner aux populations éloignées de cette voie, c'est sous forme d'embranchements. Nulle compagnie, en effet, n'entreprendra de construire un embranchement à moins d'être sûr d'un profit de quelque sorte, ne serait-ce que de le vendre à d'autres. Connaissant cette situation, je proposai de construire dans cette province plusieurs lignes, dont les unes produiraient un revenu, pendant que les autres n'en produiraient pas d'ici à plusieurs années. En attendant, la population aurait les moyens de transport qu'elle est en droit d'avoir, sans compter que cela aurait pour effet d'empêcher que plus tard quelque autre ligne ne vînt enlever au chemin de fer de l'Etat des embranchements destinés peut-être à alimenter généreusement l'Intercolonial.

Quant au Nouveau-Brunswick, il a été question de plusieurs lignes. Il en est quelques-unes qui, là, ne sont pas exploitées comme il faut. J'ai reçu plusieurs lettres disant que ces lignes avaient été subventionnées par la province, par le Gouvernement fédéral peut-être, mais qu'on les laissaient à l'abandon, que pas un sou n'y était dépensé pour leur entretien, que sur leur parcours, bien des gens à qui l'on avait persuadé de venir s'y établir, des personnes exerçant peut-être quelque petite industrie, n'obtenaient pas le service auxquel elles avaient droit; que, pendant certaines parties de l'année, la circulation des trains était interrompue.

Voilà qui est bien insuffisant. Si nos revenus n'étaient pas ce qu'ils sont, si nous n'avions pas l'habitude de subventionner les chemins de fer, si nous ne nous faisions pas gloire de dépenser, pour procurer aux nôtres des facilités de transport plus d'argent que n'en dépense tout autre pays de même population, il pourrait y avoir un motif d'excuse. Mais dans les circonstances présentes, dans les circonstances qui existent depuis quelques années, nulle excuse n'était possible. Je recommandais en conséquence de prendre à loyer certaines des lignes du Nouveau-Brunswick comme premier pas, et je n'ai pas voulu m'en tenir à telles de ces lignes dont je pouvais être sûr d'obtenir un revenu.

Pour la province de Québec, j'ai pareillement proposé l'affermage de certaines lignes.

La résolution dont je parle a été soumise à la Chambre. Ce chemin de fer de Vale, dont il a été fait mention, est un chemin de faible étendue, qui va de New-Glasgow à six milles de là. Les gens du voisinage ne peuvent s'en servir, car la compagnie l'utilise uniquement pour le transport du charbon. J'avais voulu conclure avec cette compagnie, sujette à l'approbation du Parlement, une entente selon laquelle, au bout d'un certain nombre d'années, le chemin serait à nous. J'avais pensé qu'au point de vue des intérêts de l'Intercolonial, c'était là une bonne affaire, et que, dans tous les cas, c'était un avantage inappréciable pour les gens qui habitent le long de cette ligne.

Les résolutions alors présentées n'étaient qu'un premier pas, mais elles consacraient le principe du projet de loi voté par cette Chambre en 1910, et elles donnaient une forme tangible à ce que nous nous proposions de faire touchant ces lignes. Peut-être les conditions énoncées dans le projet de loi dont je parle n'auraient pas trouvé à s'appliquer dans le cas de certaines lignes autres que celles-là, mais voici quelles furent les lignes d'embranchement visées par le projet, et je tiens à signaler à l'indication dans ces résolutions d'une couple de lignes dont il a dit que l'on aurait dû en faire l'acquisition. Voici au reste, l'énumération complète des chemins de fer auxquels la résolution devait s'appliquer:

Le chemin de fer de l'Est de Québec s'étendant de Matapédiac à Paspébiac, distance d'environ 100 milles;

Le chemin de fer de Hampton à Saint-Martins, s'étendant de Hampton à Saint-Martins, distance d'environ 30 milles;

Le chemin de fer d'Albert, s'étendant de Salisbury à Albert, distance d'environ 45 milles;

Le chemin de fer de Moncton à Bouctouche, s'étendant de Moncton à Bouctouche, distance d'environ 28 milles;

Le chemin de fer de Caraquet et le chemin de fer du littoral du Golfe, s'étendant ensemble de Bathurst à Tracadie, distance d'environ 85 milles;

Le chemin de fer de York et Carleton, s'étendant de Cross-Creek jusqu'à et au delà de Stanley, distance d'environ 10 milles;

Le chemin international s'étendant de Campbellton jusqu'à la vallée de Saint-Jean à Saint-Léonard, distance d'environ 113 milles;

Le chemin de fer de Cap-Breton, s'étendant depuis la Rivière-du-Loup à Connors, distance d'environ 30 milles;

Le chemin de fer de Témiscouata, s'étendant de la Rivière-du-Loup à Connors, distance d'environ 113 milles;

Le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard, s'étendant de Sackville-Junction au Cap-Tourmente, distance d'environ 30 milles;

Le chemin de fer d'Elgin à Havelock, distance d'environ 38 milles;

Le chemin de fer de Kent-Nord, s'étendant de la bifurcation de Kent à Richibouctou, distance d'environ 27 milles;

Y compris le matériel roulant de la compagnie en chaque cas.

A cette résolution, furent attachées certaines dispositions. C'était, comme on le sait, une résolution qui devait être soumise à la Chambre siégeant en comité, et les détails en auraient pu alors être modifiés, si on les jugeait inapplicables à tel ou tel cas. Si la chose n'est pas devenue loi, on en connaît la raison: c'est qu'une autre question de grande importance agitait alors les esprits, et de nombreux projets, chers à nos cœurs de ministres et de députés, furent étouffés. Je n'en persiste pas moins dans l'idée qu'en principe il nous est avantageux de prendre à notre charge les lignes secondaires du Nouveau-Brunswick et de la province de Québec, et d'en construire d'autres dans la Nouvelle-Ecosse. Là où elles ne seront d'aucune aide pour l'Intercolonial et où, en outre, il convient d'assurer au public des moyens de transport, ce qui est pour nous une obligation stricte en ce qui concerne ces localités. . .

M. COCHRANE: Etes-vous toujours pour l'affermage de ces lignes, ou leur rachat par l'Etat?

M. GRAHAM: Cela dépend. J'apprécie l'importance du point de vue où se placent mes honorables amis. En certains cas, je louerais; dans d'autres, j'achèterais l'embranchement. J'agirais comme le fait une grande compagnie qui désire acquérir une ligne d'embranchement.

M. LEMIEUX: Le ministre des Chemins de fer parle-t-il de baux à long terme, de baux pour quatre-vingt-dix-neuf ans?

M. COCHRANE: Ou sur le pied du pour cent.

M. GRAHAM: Les conditions existantes l'emporteraient.

M. HAZEN: Les règlements visent la location.

M. GRAHAM: Ainsi que je l'ai dit ils visaient la location au début, et j'ai choisi ces lignes particulières. Mais le document conclut en disant que cela ne signifie pas que nous soyons forcés de prendre à bail l'une quelconque de ces lignes, si nous ne faisons pas des arrangements convenables. Que le ministre se reporte page 5958 où figurent les conditions. Si ces lignes n'avaient pu être prises à bail à un prix convenable, j'aurais certainement demandé à la Chambre l'autorisation d'acheter quelques-unes de ces lignes. Mais le principe demeure le même et c'est ce que je discute en ce moment.

Si le gouvernement doit conserver l'Intercolonial comme ligne mère, il devrait dans l'intérêt des populations se préoccuper des régions qui sont éloignées des lignes principales.

J'ai une autre observation à faire au ministre des Chemins de fer. S'il doit aliéner le chemin de fer intercolonial, il devrait acquérir les lignes d'embranchements.

M. COCHRANE : Il n'est pas question d'aliéner ce réseau.

M. GRAHAM : J'en suis bien aise. Mais telle était l'intention, et j'en appelle même à ceux qui sont partisans de l'aliénation du réseau, il vaudrait mieux, au point de vue commercial, acquérir les lignes d'embranchement de ce chemin de fer que de les laisser libres, de manière que quelqu'autre compagnie pût les accaparer. Le réseau serait une meilleure propriété avec les lignes d'embranchement sous le contrôle du propriétaire du réseau qu'elle le serait sans elles.

Il est un autre aspect de cette question que je pourrais discuter, s'il ne se faisait tard. Je désire simplement ajouter, sans vouloir faire d'allusion politique, qu'à titre de ministre des Chemins de fer et des Canaux dans l'ancien Gouvernement, j'ai abordé la question après beaucoup d'instances et de discussion pour savoir ce qu'il y avait de mieux. Si on s'imagine que c'est un problème facile à résoudre, on se trompe grandement.

Il est impossible de régler absolument les détails avant d'avoir pris contact avec chaque ligne séparément. Ce n'est pas là une chose facile, mais ce Parlement a approuvé l'acquisition des lignes d'embranchement, ou du moins d'une partie de ces embranchements, et il ne faudrait ici ni hésitation ni retard. Il y a cent ans la proposition eut été tout autre; mais les communications par voie ferrée sont considérées aujourd'hui presque aussi nécessaires que le chemin ordinaire qui passe devant nos portes, et celui qui est éloigné des communications par voies ferrées se trouve en grande mesure hors du monde, en ce qui concerne l'argent qu'il peut tirer de sa profession ou de toute autre manière. J'appuierais fortement toute mesure qui consacrerait ce principe. Les détails sont une question différente.

Je suis prêt à discuter les détails lorsqu'ils seront déposés devant la Chambre, mais, à mon avis, le Gouvernement ne devrait pas hésiter à pourvoir aux besoins des populations de la Nouvelle-Ecosse, privées de lignes convenables se reliant à l'Intercolonial, et, pour le Nouveau-Brunswick le Gouvernement devrait acquérir un certain nombre de lignes, peut-être pas toutes à la fois, mais d'année en année, en prenant d'abord les lignes qui ne donnent pas un bon service à la population, et ensuite les lignes qui profiteraient à l'Intercolonial. C'est peut-être demander beaucoup, mais celui qui a voyagé par une contrée où il n'y a pas de communications faciles par chemin de fer demeure convaincu que le premier devoir du Gouvernement est de fournir de bonnes voies ferrées à ceux qui en sont privés. D'autres populations n'ont peut-être pas les facilités qu'elles auraient sur l'Intercolonial, mais celles qui n'en ont pas ou presque pas devraient être l'objet de nos premiers soins. Le chemin de fer de Témiscouata est un de ceux que j'ai en vue, et il eût été très précieux pour le Gouvernement et pour le réseau de l'Intercolonial. Le Dominion-Atlantic figurerait probablement aussi dans la même catégorie. On nous a souvent demandé pourquoi nous n'avons pas acquis le Dominion-Atlantic. Cette question reviendra peut-être plus tard sur le tapis. Mon opinion a toujours été que l'Etat ne pouvait pas acquérir le Dominion-Atlantic, à cause de certains renseignements qui m'ont été communiqués avant que la question fût discutée par le Gouvernement. Il est probable que le chemin de fer canadien du Pacifique était en train de faire sans bruit des arrangements qui ont empêché la chose, mais je n'en suis pas certain. Cependant, c'est un excellent principe, et je prierais instamment le Gouvernement de ne pas renoncer au développement des transports au Canada oriental, surtout sur le parcours de l'Intercolonial, parce que, ainsi que je l'ai déjà dit, je prévois que, d'ici à cinq ou six ans, l'est du Canada et les Provinces maritimes surprendront le reste du Dominion par leur développement et leurs progrès.

M. RHODES: Nous avons discuté cette question toute la journée. C'est une question d'importance vitale pour la population de l'est du Canada, aussi bien que pour le Canada en général, et, voilà pourquoi je regrette d'avoir à la discuter même brièvement à cette heure avancée. Je promets, cependant, de faire mes observations aussi brièvement que possible.

J'ai suivi la discussion des honorables messieurs de la gauche avec plus ou moins d'attention, et s'il est une chose qui m'a frappé, c'est moins le fond de leurs observations que leur air contrit, et leur changement d'attitude sur cette question dans laquelle, après tout, la politique s'est immiscée. Certains d'entre eux ont sans doute conscience de n'avoir pas traité cette question avec assez de justice dans le passé, alors qu'ils étaient en état de s'en occuper:

> When the devil was ill, the devil a monk would be,
> When the devil was well, the devil a monk was he.

Les affaires politiques de ces messieurs de la gauche ne sont pas très florissantes en ce moment, ils ont conscience que dans le temps où la fortune politique leur souriait, ils ne se sont pas préparés pour le jour de la colère qui est arrivé trop tôt à leur gré, et cela il y a un peu plus d'un an.

M. GRAHAM: Vous voilà sur un branchement maintenant.

M. RHODES: Le député de Bonaventure a eu assez d'esprit de justice pour admettre qu'il y a à la tête du pays des hommes d'affaires et de progrès, mais par le ton craintif de ses observations, il a prouvé qu'il éprouvait dans son for intérieur le sentiment que je viens de dire. J'ai sous les yeux ses propres paroles. Il a dit relativement à la construction d'une ligne d'embranchement dans le comté de Bonaventure: "Il est temps que le Gouvernement étudie sérieusement ce projet de chemin de fer." Voyons ce qu'implique ce mot "sérieusement". De deux choses, l'une: ou bien il n'a pas etudié du tout la chose, alors, qu'à titre de député ministériel, il représentait ce comité ici pendant dix ans; ou bien, s'il l'a étudié, il ne l'a pas fait sérieusement. Le ton de son discours prouve qu'il éprouvait ce sentiment intime. Quant à l'honorable député de Gloucester, je n'ai pu suivre de très près son discours, mais j'ai pris note d'une de ses observations.

Relativement à la question de céder l'Intercolonial à une corporation particulière, il affirme que le peuple des Provinces maritimes y serait hostile. Ces observations du député de Dorchester ne cadrent guère avec celles du député de Pictou, qui, au dire des journaux, il y a quelques jours, ont affirmé que le salut des Provinces maritimes dépend de la remise de l'exploitation de l'Intercolonial à quelque corporation particulière. Cette juxtaposition est une autre preuve de l'harmonie ou du manque d'harmonie qui règne dans la famille politique de l'opposition, cette harmonie qu'on a tant vantée autrefois.

On a vu une autre preuve d'harmonie dans le discours du député de Renfrew-sud (M. Graham), qui a des vues tout à fait optimistes sur les ressources de l'Est et sur les perspectives riantes de l'est du Canada dans les cinq prochaines années.

Le député de Pictou s'est montré pessimiste, et aussi ils ne s'accordent pas sur ce point. Puis, le député de Guysborough (M. Sinclair) ne pouvait être dans son véritable élément s'il ne se plaignait pas: il s'est plaint en premier lieu que l'honorable député de Bonaventure avait eu la bonté d'accorder au Gouvernement l'honneur d'avoir une administration d'hommes d'affaires, et ensuite il a reproché au député de Digby (M. Jameson) que le ministre des Chemins de fer était un homme d'action. Je signale au député de Guysborough la parole prononcée par l'ancien président de la chambre de commerce d'Halifax, un des plus éminents libéraux de la Nouvelle-Ecosse; or, en ma présence, en même temps qu'il affirmait son libéralisme, il a dit qu'en la personne du ministre des Chemins de fer, le Canada possède le meilleur ministre des Chemins de fer qu'il avait jamais eu.

M. CARVELL: Parlez-nous des lignes d'embranchement.

M. RHODES (Cumberland): Si l'honorable député de Carleton (N.-B.) me permet de le dire, j'ai jusqu'à présent discuté les lignes d'embranchement tout autant que les honorables messieurs de la gauche, avec cette différence que ce que je dis est absolument exact. L'enseignement qui se dégage du débat aujourd'hui c'est l'affirmation du principe consacré dans la résolution qui est en délibération; mais, et c'est là le nœud de l'affaire, pas un seul député de la gauche n'a ouvert d'avis sur la manière d'atteindre le but désiré. Aucune solution n'est offerte sur le mode d'acquisition de ces lignes d'embranchements. On n'a pas mentionné une seule ligne d'embranchement ni présenté de données pouvant porter cette Chambre à croire qu'il fallait acquérir cette ligne d'embranchement. L'honorable député de Renfrew-sud a été assez bon de rappeler le fait que je l'avais appuyé lorsqu'il avait présenté dans cette Chambre la résolution relative à l'acquisition des lignes d'embranchement. J'ai fait quelques remarques dans cette occasion, et j'ai pris alors la même attitude que je prends aujourd'hui. Je cite quelques mots de ce que j'ai dit alors:

> Je partage tout à fait l'opinion de l'honorable député de Lanark-sud, que l'adoption de ce bill signifiera l'approbation par cette Chambre de principe de l'acquisition de lignes d'embranchements.

Je ne pense pas qu'il me soit nécessaire d'approfondir l'argument sur la question de principe.

Je crois que l'acquisition d'embranchements est aussi nécessaire pour le développement d'une ligne mère de chemin de fer que les racines d'un arbre sont nécessaires à la croissance de l'arbre lui-même. Je crois que nous ne faisons que de la poussière en discutant cette question de principe sur laquelle nous sommes tous d'accord, et il me semble que si cette discussion doit avoir une utilité quelconque nous devons proposer quelque solution.

Permettez-moi de dire que si l'honorable député de Westmoreland, qui a été ministre des Chemins de fer pendant un certain nombre d'années et qui a appuyé l'administration libérale pendant quinze ans, avait consacré autant d'énergie pour acquérir les embranchements durant cette période qu'il en a montré en s'adressant à la Chambre depuis que l'administration libérale a quitté le pouvoir, un grand nombre d'embranchements de chemins de fer qui appartiennent aujourd'hui à des compagnies particulières feraient partie du réseau des chemins de fer de l'Etat. Evidemment la conscience de quelques honorables députés de l'opposition est troublée; ils comprennent qu'ils n'ont rien fait quand ils étaient au pouvoir pour régler cette question et ils espèrent que nous ferons en quinze mois plus qu'ils n'ont fait en quinze ans.

L'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) a parlé en termes éloquents des belles eaux que bordaient les rivages de sa circonscription et des magnifiques poissons qu'elles renfermaient, mais les poissons y étaient aussi nombreux il y a quatre ans. Il nous a dit qu'il n'y avait pas un seul wagon réfrigérant dans le comté de Bonaventure et cette plainte était aussi justifiée il y a deux ou trois ans qu'elle l'est aujourd'hui. A-t-il fait un effort réel pendant qu'il donnait son appui à l'administration précédente pour remédier à cet état de choses? Je ne le crois pas.

Si cette discussion a une valeur quelconque, étant donné que nous n'avons pas fait d'efforts pratiques pour résoudre le problème, c'est seulement comme réaffirmation d'un principe qui a été accepté bien des fois par la Chambre. Comme il est tard, je préférerais que cette question soit discutée à un autre moment pendant la session.

Je crois aussi que le premier ministre ayant été mentionné plusieurs fois aujourd'hui en termes qui réclament de lui une réponse, je me sens dans le droit de proposer l'ajournement du débat. Par exemple, l'honorable député de Guysborough a dit que la position du premier ministre sur cette question était indéfendable; l'honorable député de Westmoreland a fait quelques commentaires sur le défaut d'action de la part du premier ministre. Le très honorable chef du Gouvernement n'est malheureusement pas capable d'être présent ici ce soir et je sais que son désir est

d'avoir l'occasion de discuter cette question avant qu'elle soit réglée. Je propose le renvoi de la suite du débat.

M. EMMERSON: Je crois que nous savons tous ce que signifie le renvoi du débat: C'est le renvoi de la résolution au cimetière d'où on n'en entend plus parler et d'où elle ne ressuscite jamais. Il n'y a jamais de jour de résurrection pour des motions qui sont ajournées ainsi. Je crois qu'avant d'en arriver là, comme le ministre des Chemins de fer est ici, il doit à lui-même et au pays de faire quelques observations sur le sujet que comporte cette résolution. Naturellement nous regrettons tous que le premier ministre ne soit pas capable d'assister à la séance, mais mon honorable ami de Cumberland (M. Rhodes) ne doit pas un seul instant donner cette absence comme motif de l'ajournement du débat, car nous savons que le très honorable premier ministre n'aura pamais l'occasion de discuter la question, si le débat est renvoyé. Il serait inutile de ma part de m'opposer à l'adoption de la motion, mais pe crois que par courtoisie pour le ministre des Chemins de fer, le débat ne devrait pas être ajourné sans avoir eu quelques explications de sa part sur l'examen qui a été fait de cette question par son département et par le Gouvernement.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Je suis vraiment surpris qu'à cette heure tardive mon honorable ami veuille essayer de prolonger plus longtemps la séance de la Chambre. Je pense que la motion de l'honorable député de Cumberland est absolument régulière, surtout parce que le premier ministre n'est pas capable d'être ici ce soir. Nous savons tous le grand intérêt qu'il prend aux affaires qui ont trait aux Provinces maritimes et je suis sûr qu'il saisira l'occasion de voir à ce que cette résolution ne soit pas envoyée à une place qui ne lui laisserait plus la facilité de s'en occuper avant la fin de la session. Je suis persuadé que nos honorables amis de l'opposition, étant donnée l'absence du premier ministre, ne désireront pas continuer le débat.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et Canaux): Je puis dire que j'aurais fait ce soir toutes les observations ou les remarques que j'avais l'intention de présenter, mais je suis certain que le premier ministre ne voudra pas laisser passer sans y répondre quelques-unes des déclaration faites par l'auteur de cette résolution.

M. GRAHAM: Quand les conditions étaient à l'inverse, il y a un ou deux ans, le premier ministre actuel insista pour continuer, quand nous avons demandé l'ajournement du débat. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux d'alors a promis que la motion reviendrait devant la Chambre. Si l'honorable ministre qui est le leader de la Chambre veut bien dire que cette motion aura une place d'où elle pourra être reprise facilement, cela règlera la question.

M. ROGERS: J'ai déjà dit que j'étais sûr que le premier ministre lui-même serait désireux de la reprendre car il accorde un grand intérêt au bien être des Provinces maritimes, et cette question l'occupe beaucoup.

M. GRAHAM: Si vous voulez me permettre, monsieur l'Orateur, je dirai que ce n'est pas répondre du tout à ma question. Pour ce soir, j'ai en face de moi le premier ministre; en ce qui concerne la Chambre, il est son leader. Le premier ministre, naturellement, saisirait l'occasion de faire des observations qui arrêteraient toute nouvelle discussion de cette question, sauf celle de ses remarques. Mais l'honorable membre qui est le leader de la Chambre peut dire que cette motion sera reprise de nouveau, ou il peut ne pas le faire. Je ne peux assurément pas le forcer de le faire. Si l'objet du renvoi n'est pas de mettre la résolution la dernière sur la liste, mon honorable ami est en position de le dire.

M. ROGERS: Je puis dire à mon honorable ami qu'il n'y a pas de désir ni d'intention de ma part de placer cette motion la dernière sur la liste. Je crois qu'il devrait se contenter de ce que j'ai déjà dit, et je suis persuadé que le premier ministre connaissant très bien la situation sera désireux de saisir l'occasion de la discuter.

M. GRAHAM: Si le premier ministre était ici il dirait " oui " à l'instant en réponse à ma demande.

(La motion est adoptée et la suite du débat renvoyée à une séance ultérieure.)

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Copie de tous les télégrammes, recommandations, correspondance, lettres et rapports maintenant en la possession du département de la Justice au sujet de la vacance survenue au poste de sous-préfet du pénitencier de Dorchester, et de la nomination d'un successeur à M. A. B. Pipes, qui a été avancé du poste de sous-préfet à celui de préfet du pénitancier de Dorchester.—M. Emmerson.

Copie de tous contrats, correspondance, rapports d'ingénieurs et arrêtés du conseil se rapportant à la construction d'un dépôt de marine à Prince-Rupert.—Sir Wilfrid Laurier.

Copie de toute correspondance entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise et les autorités fédérales concernant les droits et réclamations des sauvages dans cette province, et de tous arrêtés du conseil à ce sujet.—Sir Wilfrid Laurier.

Copie de tous documents et mémoires du gouvernement de la Colombie-Anglaise produisant des réclamations pour subventions pro-

vinciales additionnelles, et de toute correspondance et arrêtés du conseil à ce sujet.—Sir Wilfrid Laurier.

Copie de tous les documents se rapportant à une réclamation de L. A. Sauvé à l'égard de certaines constructions à la Pointe des Cascades, sur le canal de Soulanges, et de toute la correspondance en la matière.—Sir Wilfrid Laurier.

Copie de toutes les requêtes adressées depuis le 1er octobre 1911 au Gouverneur général en conseil, ou à l'un ou l'autre des membres de l'exécutif, demandant remise de droit, ou réajustement des droits sur le ciment; de toutes les lettres adressées aux ministres individuellement à cet égard, et de toute la correspondance et de tous les arrêtés en conseil. —Sir Wilfrid Laurier.

Copie de toutes lettres, correrspondance, télégrammes, représentations, pétitions et rapports dans le département des Chemins de fer et Canaux, ou dans les bureaux de l'Intercolonial à Moncton, ou dans les cartons du bureau de direction des chemins de fer de l'Etat, ou dans les bureaux de l'assistant du président de la commission de direction des chemins de fer de l'Etat, se rapportant en quelque manière au système employé pour fournir de l'eau à la station de Dorchester, sur la ligne de l'Intercolonial, ou au manque total d'eau pour boire ou autres usages à cette station, ainsi qu'à la demeure de l'agent à ladite station—aussi, copie de toute correspondance, lettres, pétitions, recommendations et rapports concernant la prétendue nécessité de commis supplémentaires ou autre assistance à ladite station.—M. Emmerson.

Copie de tous plans, propositions, diagrammes, devis, rapports, explorations, pétitions, correspondance, lettres, télégrammes et autres communications et documents dans le département des Chemins de fer et Canaux, se rapportant en quelque manière au service projeté d'un bac à vapeur, en toutes saisons de l'année, entre le Nouveau-Brunswick ou la Nouvelle-Ecosse et l'Ile du Prince-Edouard, devant opérer le raccordement de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard en transportant les trains de l'autre côté du détroit de Northumberland—aussi, état donnant l'estimation détaillée du coût total de l'établissement dudit bac à vapeur.—M. Emmerson.

Copie de tous les contrats, propositions, offres, conventions, rapports, estimations, lettres, télégrammes et autres documents en la possession du département des Chemins de Fer et Canaux, ou du premier ministre du Canada ou de l'un ou l'autre des départements de l'administration, ou dans leurs archives, depuis le premier jour de janvier 1910, se rapportant en quoi que ce soit à la question ou proposition de l'acquisition de toutes les lignes, ou de l'une quelconque des lignes de chemin de fer qui se raccordent avec l'Intercolonial le long de son parcours, et qui remplissent le rôle de lignes auxiliaires de ce chemin de fer, par voie de location, d'achat ou autrement;—Aussi, copie de toutes les propositions, offres, requêtes, demandes, mémoires et autres documents, lettres, télégrammes, correspondance, se rapportant à quoi que ce soit à l'acquisition de l'Intercolonial par une compagnie de chemin de fer, ou à l'obtention de droits de circulation conjointe, ou à la location, ou à l'obtention d'un privilège quelconque par toute compagnie de chemin de fer en vue de la circulation de ses convois sur la voie de l'Intercolonial, qui peuvent se trouver en la possession du département des Chemins de fer et Canaux, ou du premier ministre, ou de l'un ou l'autre des départements de l'administration.—(M. Emmerson.)

Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., en rapport avec la grève des chauffeurs et autres personnes employés sur le navire de l'état "Earl-Grey", au cours des années 1912 et 1913.—M. Macdonald.

Copie de tous les documents, témoignages entendus, lettres, télégrammes en rapport avec l'enquête au sujet de l'échouement du steamer de l'état "Earl-Grey" à Toney-River, dans le comté de Pictou, au printemps de 1912; des rapports du commissaire enquêteur; de toute la correspondance, des télégrammes et documents se rapportant à l'enquête, et de toute décision départementale en la matière.—M. Macdonald.

Relevé faisant connaître les noms de tous les employés publics relevant du département de la Marine et des Pêcheries, dans le comté de Pictou, et qui ont été destitués; les raisons de leur renvoi, les témoignages entendus à toute enquête tenue à leur sujet, les rapports des enqutêes, les noms des remplaçants;—et copie de toutes les lettres, plaintes, accusations et recommandations provenant de qui que ce soit en rapport avec ces destitutions, ou avec la nomination de leurs successeurs.—M. Macdonald.

La Chambre ordonne, sans débat, le dépôt de ces documents.

La séance est levée à minuit et quart, mardi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, le 21 janvier 1913.

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

NOMINATION D'UN TRADUCTEUR.

M. BORDEN propose:

Que la recommandation de Son Honneur l'Orateur à la nomination de M. Louis Noailles en qualité de traducteur dans la division de la traduction de la Chambre, présentée à la Chambre le 14 courant, soit adoptée.

Adopté.

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DE LA COUR D'ECHIQUIER.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice) dépose un projet de loi (bill n° 84) modifiant la loi de la cour de l'Echiquier.

—Monsieur l'Orateur, d'après la loi relative aux brevets d'invention telle qu'elle existe aujourd'hui, celui qui demande un brevet d'invention, si sa requête est rejetée, a le droit d'en appeler au Gouverneur général siégeant en conseil de ses ministres. Le but du projet de loi que je dépose mainte-

nant est de substituer la cour de l'Echiquier au Gouverneur général siégeant en conseil de ses ministres dans le cas d'un appel de cette nature. Je crois que tout le monde comprendra qu'il n'est pas nécessaire d'insister sur l'opportunité de ce changement. Outre qu'il accorde le droit d'en appeler à la cour de l'Echiquier et qu'il donne à cette dernière une juridiction exclusive en ces matières, ce projet de loi se rapporte également à tout appel ou à tous appels maintenant soumis à ce tribunal.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une première fois.)

SURSIS ACCORDE A YACOLOFF.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (Rouville): L'honorable ministre de la Justice aura-t-il l'obligeance de fournir à la Chambre une explication quelconque relativement au rapport publié l'autre jour et concernant la remise de l'exécution de la sentence prononcée contre le nommé Yacoloff qui devait être pendu vendredi dernier? Je n'ai aucunement l'intention de faire planer le moindre doute sur l'envergure de l'attitude tenue par les cours, ni de critiquer la façon en laquelle on avait convoquer ce tribunal. Cependant, ils sont nombreux ceux qui désirent connaître parfaitement ce qu'on a fait dans le cas de cet individu qui, si je ne me trompe, avait vu à deux reprises différentes déjà commuer la sentence de mort prononcée contre lui, à qui l'on accorde maintenant un nouveau sursis. Je crois comprendre qu'il existe un rapport signé des noms de certains médecins qui font autorité en ces matières, et qui ont examiné cet homme, à l'effet que ce dernier est fou.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Voici en quelles circonstances on a accordé ce sursis; il est vrai que c'est la troisième fois qu'on a recours à cette procédure exceptionnelle. Tout d'abord, un sursis fut accordé dans des circonstances dont l'accusé ne pouvait certainement souffrir et qu'il n'est pas besoin d'expliquer. Un deuxième sursis fut accordé, parce qu'on nous avait représenté que cet homme était fou et se trouvait dans un état tel qu'on ne pouvait l'exécuter. La cour accorda un sursis de deux mois pour permettre à ceux qui travaillaient en faveur de l'accusé d'établir cet état mental dont on invoquait la dépression comme motif de sursis. Cela ayant été fait, j'ai pris les moyens de m'assurer, autant que possible, de l'état mental de cet homme. J'ai reçu deux rapports à cet effet, mais ils différaient entre eux; je crois pouvoir dire en toute vérité qu'aucun de ces rapports ne concluait à l'absolue insanité de cet homme. Autant que je sache, ceux qui représentaient l'accusé n'ont rien fait pour établir son irresponsabilité mentale. Dans ces circonstances j'ai estimé que les renseignements que j'avais devant moi ne me donnaient pas raison d'intervenir. Au dernier moment, la veille même du jour fixé pour l'exécution, les parties représentant cet infortuné se sont mises en communication avec moi, et il semblait, d'après ce qu'elles disaient, que leur inaction était due à une fausse interprétation complète des faits; elles représentaient que n'eût été cette fausse interprétation—laquelle, si je comprends bien, avait trait à la conclusion des rapports dont j'ai parlé—elles auraient pu établir, d'une façon conclusive, des faits qui démontraient leur affirmation quant à l'insanité de cet homme. En face de ce doute quant à l'état mental du condamné et de l'affirmation positive que le retard était dû à une fausse interprétation, je n'ai pas cru devoir permettre cette exécution sans accorder aux représentants de cet homme l'avantage d'établir, s'ils le pouvaient, leurs affirmations à ce sujet. Il va sans dire que dans un cas ordinaire on ne tiendrait probablement pas compte de représentations ainsi faites au dernier moment; mais les renseignements qu'on m'avait soumis, bien qu'ils n'aient pas établi une raison d'intervention, laissaient entrevoir qu'il était possible que cet homme fût fou. A ce dernier moment, il était impossible pour le Gouvernement, vu l'absence de Son Altesse Royale le Gouverneur général, d'adopter et de faire approuver un décret ordonnant un sursis à l'exécution de cet homme. Mais, d'après l'article 1063 de nos statuts, un membre du tribunal compétent peut, pour tout motif qu'il estime suffisant, faire surseoir à l'exécution de la sentence prononcée contre un prisonnier. J'ai cru qu'il était de mon devoir d'exposer à ce magistrat ce qui, à mon avis, constituait une raison pouvant lui donner le droit d'accorder ce sursis, et de lui demander de se rendre à la prière des représentants du condamné. Je suis persuadé qu'il ne peut exister le moindre doute qu'autant que le juge se trouve concerné, les représentations et la requête que je lui ai faites étaient des motifs qui excusaient amplement sa conduite; pour ma part, j'assume l'entière responsabilité de tout ce qui a été fait dans le cas qui nous occupe. Voilà ce que j'affirme, parce que je crois comprendre qu'on a non pas blâmé directement l'action du juge, mais donné à penser que l'attitude de ce magistrat pouvait être interprétée sous un faux jour. Je tiens à ce qu'il soit parfaitement compris que j'ai mis la question devant le juge, dans les circonstances que je viens d'indiquer, et que je lui ai fait la demande dont j'ai parlé; je suis convaincu qu'alors même que j'au-

rais commis une erreur en agissant comme je l'ai fait, ce magistrat avait, dans les circonstances, une raison plausible pour accomplir ce qu'il a fait.

TROISIEME LECTURE

DU BILL DES OBLIGATIONS DE TROIS POUR CENT DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Le projet de loi (bill n° 76) concernant l'achat par le gouvernement des obligations de 3 p. 100 de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, déposé par l'honorable W. T. White (ministre des Finances), est lu une 2e fois, délibéré en comité, rapporté, lu une 3e fois et adopté.

DISCUSSION DU BILL DES BANQUES.

L'honorable W. T. WHITE (ministre des Finances) propose que le projet de loi (bill n° 36) concernant les banques et le commerce de banque, soit lu une seconde fois.

—Lorsque je déposai ce projet de loi, j'exposai assez longuement, plus longuement même que je ne m'étais proposé de le faire, les principales modifications que comporte la refonte. Je n'ai pas l'intention de revenir sur les points que j'abordai dans le temps. Le projet devant être renvoyé au comité des banques et du commerce, chacun sera admis à faire ses observations. Le Gouvernement se rend compte de l'importance de cette mesure législative, et toute proposition pratique et susceptible de perfectionner le projet que l'on formulera devant le comité des banques et du commerce sera, il va sans dire, discuté à fond et étudié avec le soin le plus minutieux.

On s'est généralement accordé à reconnaître, à l'occasion de la refonte de la loi des banques—laquelle se fait tous les dix ans—que la loi actuelle, en somme, a abouti à des résultats fort satisfaisants. Je désire signaler en peu de mots l'augmentation qui s'est accusée dans le commerce de banque au cours des vingt années dernières. A l'heure actuelle, le chiffre total de l'actif des banques autorisées du Canada est d'environ un milliard et demi, c'est-à-dire, qu'il est à peu près six fois plus considérable qu'en 1891, et environ trois plus qu'en 1901. De même les dépôts, qui se chiffrent aujourd'hui à environ $1,000,000,000, sont à peu près six fois plus considérables qu'en 1891 et trois fois plus qu'en 1901. Le chiffre des prêts courants et de l'escompte est également d'environ $1,000,000,000 et, coïncidence bizarre, accuse la même proportion; c'est-à-dire, qu'il est environ six fois plus élevé qu'en 1891 et trois fois plus qu'en 1901.

Il est deux sujets que je tiens particulièrement à aborder, afin de compléter les observations que je fis lors du dépôt du projet de loi. C'est d'abord la disposition relative à l'audition. Un peu plus tard, je consacrerai quelques instants à la discussion d'un point qui ne se rattache pas directement au projet de loi, mais auquel il a été fait allusion lorsque je déposai le bill; je veux parler de la circulation des billets du Dominion, au sujet de laquelle il semble exister beaucoup de malentendu, surtout dans l'esprit de certains journalistes. La disposition qui, dans le nouveau projet de loi, a trait à l'audition est conçue, il va sans dire, dans le but de protéger davantage les banques, les actionnaires et les déposants contre toute action frauduleuse ou malhonnête de la part du personnel des banques.

Depuis la dernière refonte, un certain nombre de banques canadiennes ont fait faillite, et l'on a beaucoup discuté, dans les journaux et ailleurs, la question de savoir si un mode quelconque d'inspection relevant du gouvernement ou des banques, ou quelque système d'audition ne pourraient pas contribuer à prévenir le retour de déconfitures semblables.

En égard à la façon dont se fait le commerce de banque au Canada, je considère que l'inspection par les soins de l'Etat, suggérée plus d'une fois, serait sans efficacité aucune et absolument illusoire. Elle serait propre à faire naître une fausse sécurité dans l'esprit du public et des actionnaires des banques; je crois aussi qu'elle serait de nature à faire oublier aux directeurs le sentiment de la responsabilité que, à mon avis, doit faire peser sur eux la gestion des affaires d'une banque. On s'est quelque peu mépris sur le sens des mots "inspection" et "vérification". Dans sons acception technique le mot "vérification" signifie la vérification, le contrôle, de ce qui a été fait, du travail accompli ou des états dressés. Le mot "inspection", du moins généralement, ne signifie pas seulement vérification, mais il implique aussi une investigation et un jugement sur la nature de l'actif ou des valeurs d'une institution.

Je veux tout d'abord faire observer à la Chambre qu'il me paraît incontestable que le commerce de banque consiste essentiellement à faire des prêts sur billets, tandis que les prêts des compagnies de placement ou des compagnies d'assurance sont garantis autrement. En d'autres termes, l'objet principal de la banque consiste à faire des prêts sur garantie individuelle, et la valeur de la garantie, c'est-à-dire des billets et autres effets escomptés aux banques, réside essentiellement dans la probité, la situation et la réputation des signataires de ces effets. Bien qu'il n'y ait aucun doute à ce sujet, c'est un point sur lequel on n'a pas suffisamment insisté. Je tiens à faire remarquer que sur les $1,500,000,000 qui constituent l'actif des banques autorisées du Canada, les prêts courants et l'escompte—

l'escompte d'effets de commerce sur tout le territoire canadien—représentent $1,000,000,000, ou du moins entre $900,000,000 et $1,000,000,000.

Il est un autre particularité de notre système de banque qu'il est impossible de passer sous silence au moment de discuter la question de l'audition; c'est la répartition des succursales que les banques canadiennes comptent tant au Canada qu'à l'étranger. En matière de succursales, les banques canadiennes, on le sait, ont adopté le système anglais et écossais qui diffère essentiellement du système américain, ce dernier ne comprenant pas les succursales. A l'heure qu'il est, les banques canadiennes ne comptent pas moins de 2,800 succursales au Canada et environ soixante-dix-sept à l'étranger. Ces succursales sont réparties sur les diverses parties de notre territoire, et j'aime à croire que la Chambre souffrira volontiers, vu l'importance du sujet, que j'en indique la situation.

Ontario	1,075
Québec	467
Nouvelle-Ecosse	110
Ile du Prince-Edouard	14
Nouveau-Brunswick	75
Manitoba	196
Saskatchewan	372
Alberta	254
Colombie-Anglaise	224
Yukon	3

On voit par là qu'entre Halifax et le Yukon, c'est-à-dire sur un territoire aussi vaste que l'Europe entière, les banques autorisées ont 2,800 succursales. A l'étranger, elles en comptent soixante-dix-sept. On en trouve à Seattle, à Spokane, à Portland, je pense, à Vancouver et à Mexico. Il en existe un bon nombre dans les Antilles, à Cuba, à Porto-Rico, et il y en a treize à Terre-Neuve.

M. EMMERSON: Combien y en a-t-il à New-York?

M. WHITE: Je crois qu'il n'y existe pas de succursales proprement dites, mais plutôt des agences. Je ne sais combien d'agences les banques canadiennes y comptent, mais les plus importantes doivent y en avoir.

M. EMMERSON: Et à Minneapolis?

M. WHITE: Je ne saurais dire s'il y existe des agences; je suis plutôt porté à croire qu'il n'y en a pas, tout au plus qu'un très petit nombre. Pour ce qui est de l'inspection par les soins de l'Etat, je tiens à insister sur ces deux points, savoir: premièrement, que le commerce de banque consiste essentiellement en prêts sur billets et que les prêts courants et l'escompte des effets de commerce représentent 60 p. 100 du volume total des affaires des banques; deuxièmement, que les succursales des banques canadiennes sont disséminées sur le territoire canadien et à l'étranger. Je considère donc que l'Etat ne saurait se charger lui-même de l'inspection des succursales, parce que cette inspection serait inefficace, et inutile en ce que les inspecteurs ne pourraient pas se prononcer en connaissance de cause sur la nature des prêts; car est-il besoin de rappeler que pour se prononcer sur les prêts effctués en un pays comme le nôtre, il faut être au fait des conditions régionales, du mouvement industriel, des affaires des compagnies, des hommes et des choses du commerce au Canada?

L'inspection des succursales se fait aujourd'hui par le personnel des banques. Le gérant d'une succursale est au fait de la situation qui prévaut dans la région. Il est autorisé d'une manière générale à faire des avances jusqu'à concurrence d'une certaine somme. Quand il fait un prêt de $1,000, $3,000 ou $5,000, il en informe immédiatement le bureau principal auquel il transmet habituellement un état des affaires de l'emprunteur. Si l'on demande à emprunter une somme plus considérable, disons $10,000, il formule un avis qu'il transmet au surintendant du district où se trouve la succursale, au surintendant de la Colombie-Anglaise, du Manitoba, des Provinces maritimes ou d'une autre province, et l'inspecteur, le gérant, si je puis dire, du district examine cet avis relatif au prêt projeté et le fait tenir ensuite au bureau principal en l'accompagnant de ses propres observations. Le bureau principal s'occupe alors de l'affaire, la soumet à un nouvel examen et autorise le prêt s'il juge qu'il est prudent de le faire.

Telle est, tracée à grands traits, l'attitude que prennent les banques elles-mêmes à l'égard des avances de fonds faites aux particuliers, et aux critiques formulées dans les colonnes de certains journaux et non à la Chambre, je réponds que, pour les raisons que je viens d'énoncer, l'inspection par les soins de l'Etat serait dépourvue d'efficacité et complètement illusoire; qu'elle tendrait uniquement à faire naître une fausse sécurité dans l'esprit des gens. Je tiens à déclarer ici—j'aurai peut-être l'occasion de le répéter encore—que la meilleure garantie que le public puisse avoir est celle qui réside dans le talent et l'intégrité des directeurs et du personnel des banques autorisées. Quelque faillites qui se soient produites, je reste convaincu qu'on ne saurait contester le talent ni l'intégrité des directeurs et du personnel de nos banqus autorisées.

M. LEMIEUX: Combien y a-t-il eu de faillites depuis la dernière refonte?

M. WHITE: C'est ce dont je parlerai tantôt. Cette question de l'audition et de l'inspection n'est pas nouvelle. Il y a vingt ans, à l'occasion de la refonte décennale, mon honorable collègue du Com-

merce, alors titulaire du portefeuille des Finances, en saisissait la Chambre en déposant un projet de loi tendant à l'établissement d'un mode d'audition. Je me permettrai de donner lecture, pour la gouverne de la Chambre, de quelques-unes des observations que l'on fit au cours du débat qui eut lieu à cette occasion. J'aime à croire que l'importance du sujet fera oublier le manque de brillant de mon discours, car il s'agit exclusivement ici d'une question d'affaires.

Sir WILFRID LAURIER: Bravo! bravo!

M. WHITE: Lorsque le ministre des Finances eut déposé son projet de loi, sir Richard Cartwright s'exprima en ces termes:

Je ne puis concevoir aucun mode possible, par lequel un vérificateur ou un inspecteur puisse certifier la valeur intrinsèque réelle des billets escomptés par une banque, qui forment la plus grande partie de son actif et dont la valeur dépend entièrement de la solvabilité et de la position de ceux qui les font. Je n'ai jamais pu, moi-même, arriver à savoir comment surmonter la difficulté; et je pense que le gouvernement, en règlant chacune de ces dispositions, devrait faire bien attention à ce que les actionnaires de banques et le public ne soient pas trompés par une fausse sécurité, par l'idée que le mode de vérification projeté, ou aucun autre que l'on pourrait imaginer, exigera des banques une bonne direction et de la prudence.

L'honorable Edward Blake ayant pris la parole après sir Richard Cartwright disait:

Quant au mode de vérification, je dois dire que mon opinion est en tous points celle exprimée par l'honorable député d'Oxford-sud; je conviens que, si notre mode actuel de vérification est sous quelque rapport défectueux en théorie, s'il ne comporte pas la reconnaissance légale suffisante du devoir des actionnaires ou des autorités de fournir un service de vérification convenable, il est de notre devoir de mettre en existence telle reconnaissance légale. Mais, relativement à la plupart de ces institutions engagées dans d'énormes transactions de prêt d'argent, à celles surtout qui prêtent de l'argent sur garantie personnelle, je soutiens qu'il est absolument impossible pour n'importe qui de faire une vérification qui établira la position réelle d'une de ces banques.

Telle était l'opinion de M. Blake. Plusieurs de ceux qui prirent la parole exprimèrent un avis semblable, entre autres, sir Donald Smith maintenant lord Strathcona, haut-commissaire du Canada. Après le débat, le ministre du Commerce de ce temps-là déclara que, vu les représentations qu'on lui avait faites relativement aux articles qui avait trait à la vérification des comptes, il avait décidé de les retirer.

Une seule autre allusion au passé, à un discours de mon prédécesseur, l'honorable M. Fielding, prononcé en 1900, lors de la refonte décennale de cette année-là. Mon honorable ami, le ministre du Commerce, demanda si on avait tenté de rendre moins incertain le sort des déposants de ces banques en augmentant de quelque manière la surveillance exercée par l'Etat. M. Fielding répondit:

Non, monsieur l'Orateur; je crois que les ministres des Finances qui m'ont précédé ont trouvé qu'il était fort difficile d'adopter un mode d'inspection par l'Etat.

Les difficultés qui existaient en ce temps semblent s'être perpétuées. J'ai énuméré les deux principales: d'abord, l'impossibilité où se trouvent les vérificateurs officiels de prononcer sur la nature des prêts courants et des escomptes; en deuxième lieu la multiplicité des succursales qu'il faudrait inspecter et qui nécessiterait non seulement un nombreux personnel mais une vérification qui aurait lieu presque le même jour, afin d'être complètement effective et scientifiquement exacte. Je puis dire que les succursales des banques autorisées du Canada ont, depuis 1900, augmenté de deux ou trois par semaine. En 1890, leur nombre n'était que de trois à quatre cents. Telle était la situation lors de la dernière refonte.

Depuis 1900, plusieurs banques autorisées du Canada ont fait faillite: la banque de Yarmouth, actif $820,000; la banque d'Ontario, actif, $17,000,000; la banque Sovereign actif, $18,000,000; la banque de Saint-Jean, actif $914,000; la banque de Saint-Hyacinthe, actif $1,580,000 et la banque des Cultivateurs, actif $2,000,000. Généralement parlant, l'historique des banques autorisées du Canada, en matière de faillites, est des plus satisfaisants. A vrai dire, plusieurs banques ont fait faillite, mais il s'agissait ordinairement d'institutions relativement de peu d'importance. Je ne veux pas laisser entendre un seul instant que les plus petites banques offrent moins de garanties que les plus grosses, tout dépend de la direction et de la nature de leurs opérations. Cependant, l'historique des banques canadiennes démontre que la perte totale, en ce qui concerne le public, c'est-à-dire les porteurs de billets et les déposants a été moindre que la moitié de 1 p. 100 de tout le passif des banques autorisées du Canada au moment des faillites. La Chambre considérera que ce résultat est très satisfaisant, nonobstant le nombre des faillites de banques relativement peu importantes qui ont eu lieu malheureusement.

Vu les faillites qui se sont produites depuis 1900, le projet de fournir de nouvelles garanties contre la fraude et la malhonnêteté a fait l'objet d'une enquête parmi le public, et les banques elles-mêmes se sont beaucoup occupées de cette question. L'une de celles qui ont battu le chemin a été la banque de la Nouvelle-Ecosse. L'ancien administrateur de cette banque a établi un mode de vérification qui ressem-

ble beaucoup à celui que j'ai prescrit dans le présent acte des banques.

Avant d'aborder ce sujet, je désire signaler certains événements se rapportant aux faillites des banques, événements que je prie la Chambre de ne pas perdre de vue dans l'examen de l'efficacité de la vérification que je me propose d'établir au siège social de chaque banque. D'abord, j'appellerai l'attention de la députation sur le mode d'inspection des banques actuellement appliqué aux banques autorisées du Canada, et qui peut appeler un mode de vérification interne par lequel le siège social se tient au courant des opérations des succursales dont les actes sont entourés de garanties. Quelques-unes de ces banques ont non seulement un mode d'inspection, mais un mode de vérification et les unes ont les deux. Elles ont un ou plusieurs inspecteurs qui non seulement se livrent à une inspection—c'est-à-dire s'enquièrent de tous les prêts, constatent l'existence des valeurs, font des rapports sur les escomptes—mais font une vérification réelle de la comptabilité des succursales. Grâce à cette pratique, les banques exercent une étroite surveillance, en ce qui concerne le siège social, sur l'administration et les affaires des succursales des autres endroits.

J'ai pris la peine d'examiner attentivement ce mode d'inspection afin d'en connaître la portée, et je constate que dans quelques-unes des plus grosses banques—je ne doute que cette pratique soit générale—l'inspecteur visite les succursales et ne se borne pas à vérifier le numéraire, les valeurs et les billets escomptés, mais examine avec soin les prêts, étudie le bilan des emprunteurs et renseigne le siège social sur la nature des prêts et toutes les affaires des succursales. Dans les faillites qui ont eu lieu au Canada, on s'apercevra que le mode d'inspection des banques—c'est-à-dire le mode de vérification interne—a donné d'assez bons résultats car les actes frauduleux et malhonnêtes qui ont causé la remise des banques canadiennes ont généralement été commis—ils l'ont toujours été, que je sache—non dans les succursales, mais au siège social de la banque.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien! très bien!

M. WHITE: Vu qu'un administrateur, ou un président activement mêlé aux affaires de la banque a empêché, ou a pu empêcher l'inspecteur de se livrer à une inspection complète de la comptabilité du bureau principal et a pu cacher à l'inspecteur et aux fonctionnaires honnêtes de la banque la situation réelle des affaires, il s'est livré à des spéculations, au péculat ou à des actes frauduleux qui ont entraîné la ruine de la banque. J'appelle l'attention sur ce point, parce qu'il a trait aux dispositions relatives à la vérification que j'ai incorporées dans la loi. Jusqu'à ce jour, autant que je puis en juger, l'inspection faite par les banques elles-mêmes a été effective en ce qui concerne les succursales, et c'est au bureau principal que les inconvénients se sont produits.

Pour revenir à ce qu'a fait la banque de la Nouvelle-Ecosse, et ce que font aussi deux autres banques, nous constatons qu'un mode de vérification au bureau principal a été établi afin que le vérificateur nommé par les actionnaires, étant incapable, cela va sans dire, d'examiner la comptabilité de toutes les succursales de la banque, vérifie au bureau principal les rapports faits au siège social par les inspecteurs. De plus, il examine avec soin les écritures du bureau principal, compte le numéraire, vérifie les valeurs et les reçus. Cette pratique a deux avantages. D'abord, elle offre la garantie réelle de l'examen par un vérificateur des écritures du bureau principal, des inscriptions et des valeurs de sorte qu'il peut faire rapport aux actionnaires que le bilan qui leur est soumis à la réunion générale annuelle est exact et représente fidèlement la situation de la banque, autant qu'il la connaît et autant qu'il le croit. Je lirai la formule du rapport du vérificateur d'une des banques qui ont établi ce mode d'inspection. Cette formule est annexée au rapport annuel.

Nous avons examiné les livres et les comptes de la banque à son bureau principal et dans cinq de ses principales succursales, et nous avons dûment reçu des rapports certifiés des autres succursales, ainsi que tous les renseignements et toutes les explications que nous avons demandés. Les placements et les valeurs de la banque et le mémoire disponible dans les succursales visitées ont été vérifiés par nous à la fin de l'exercice, le 30 novembre 1912. Nous certifions que l'état précédent de l'actif et du passif, le 30 novembre 1912, est conforme aux livres et, à notre avis, donne un aperçu vrai et fidèle de la situation des affaires de la banque, d'après nos meilleurs renseignements et les explications qui nous ont été fournies.

Je dirai de plus à ce sujet qu'en examinant la question d'une vérification qui offrirait, non pas une garantie absolue, parce que cela est impossible—je le répète, il faut se fier en fin de compte à l'habileté et à la probité des fonctionnaires et des directeurs de la banque—mais une garantie qui mettrait à l'abri de quelques-unes des irrégularités commises, même de la plupart d'entre elles, j'ai étudié très attentivement la législation anglaise sur ce sujet. Je constate que la loi des compagnies anglaises (1908) renferme une disposition semblable à celle que j'ai intercalée dans le présent projet de loi:

Qu'à sa réunion générale annuelle, toute compagnie nommera un vérificateur ou des

vérificateurs qui exerceront leurs fonctions jusqu'à la réunion générale de l'année suivante; si un vérificateur n'est pas nommé, la chambre de commerce, à la demande d'un membre de compagnie, pourra en nommer un.

Les pouvoirs et les fonctions des vérificateurs sont en somme les mêmes que dans le projet de loi que j'ai soumis à la Chambre. Les paroles importantes dans le rapport du vérificateur que j'ai cité tantôt sont que le bilan qui a été l'objet de la vérification "donne un aperçu vrai et fidèle de la situation des affaires de la compagnie d'après les meilleurs renseignements et les explications qui nous ont été fournis." Je puis dire qu'elles paraissent pour la première fois dans la loi des compagnies anglaises (1908). Je crois pouvoir dire d'une manière générale que les dispositions relatives à la vérification incorporée dans la présente loi, avec les modifications que notre situation différente rend nécessaires, nous met à peu près sur le même pied que les pays britanniques où les lois sont les plus parfaites.

Je crois qu'en Australie la loi sous ce rapport est semblable à la loi des compagnies anglaises qui a été modifiée, ainsi que je l'ai dit, pour la dernière fois en 1908. J'espère donc beaucoup, non seulement à cause du contrôle positif que donnera cette vérification, mais je compte surtout sur le grand avantage moral qui en résultera. Je sais, par expérience, ainsi que je l'ai déjà dit, que le fait que des vérificateurs doivent faire une enquête dans les livres d'une banque et vérifier ses comptes, a un effet moral considérable sur le personnel, sans compter la découverte possible d'irrégularités. J'espère donc que cette disposition de la loi aura pour effet d'empêcher certaines fraudes qui ont été malheureusement commises dans le passé avec les plus désastreux effets. Prenons le cas de la banque Ontario, comme exemple. Le gérant général de cette banque jouait à la bourse de New-York. Il avait, je crois, des comptes en double au bureau chef, dont aucune inspection n'était faite par l'inspecteur de la banque. Le gérant envoyait à New-York de l'argent qui était porté naturellement au compte du correspondant de la banque à New-York, en même temps qu'à l'actif de la banque à Toronto. Cet argent fut perdu, mais aucune écriture n'en constatait la perte. D'autres sommes furent envoyées et également portées au débit du correspondant à New-York. Cela se continua jusqu'à ce que, d'après les livres de la banque, le correspondant de New-York fut fortement endetté. Mais d'après les livres, cette dette était toujours considérée comme un actif de la banque, tandis qu'en réalité l'argent avait été perdu dans des spéculations à la bourse de New-York. Le correspondant paraissait être un homme sur lequel on pouvait se fier,

M. WHITE (Leeds).

mais on ne faisait aucune inspection de ses livres, comme en aurait fait un vérificateur dans le cours ordinaire des choses, afin de constater quelles sommes il avait en caisse au crédit de la banque d'Ontario. N'importe quel vérificateur, en examinant l'actif de la banque, surtout s'il était composé de sommes en caisse, se serait mis en communication avec la banque ou le correspondant à New-York qui, d'après les livres de la banque à Toronto, paraissait endetté envers elle, et aurait demandé de vérifier l'état de ses comptes. Conséquemment, une vérification des écritures au bureau chef, par des vérificateurs autorisés aussi à faire enquête dans toutes les affaires des succursales de la banque, droit qui leur est expressément donné, tendra, je crois, à protéger plus efficacement qu'autrefois les banques contre toute fraude. Je répéterai qu'en sus de la vérification des rapports des succursales et de l'inspection du bureau chef de la banque, les auditeurs pourront, si quelque chose extraordinaire frappait leur attention ou faisait naître leurs soupçons, faire l'inspection de toute succursale; et de cette façon, ils se rendront compte de la manière dont les affaires sont conduites et si elle est bonne ou non.

Il y a encore un autre point. Me basant sur la loi anglaise et sur le principe général que les actionnaires sont les propriétaires de la banque, tout comme ils le sont d'une compagnie, j'ai mis dans le projet de loi un article autorisant les actionnaires à nommer eux-mêmes ces vérificateurs. Je ferai remarquer en passant que dans les faillites passées des banques canadiennes la perte a principalement frappé les actionnaires. Les porteurs des billets de la banque, excepté peut-être dans deux ou trois cas, ont été payés en entier. Les déposants, à l'exception de ceux de la Farmers' Bank, dont la liquidation n'est pas encore terminée, et de quelques autres banques qui ont payé un dividende comparativement petit, ont été remboursés en entier ou presque en entier. Conséquemment la perte a été supportée presque entièrement par les actionnaires.

Le commerce de banques est un commerce comme un autre et devrait être conduit suivant des principes d'affaires. Les propriétaires d'une banque, ceux qui y mettent leur argent et prennent les risques, sont, naturellement, les actionnaires; et il serait oiseux de dire que l'intérêt des actionnaires demande qu'ils prennent toutes les précautions possibles pour se protéger. D'après la loi anglaise, et je pourrais dire d'après les lois de la plupart des provinces du Canada, où le même principe est appliqué aux sociétés de prêt, de dépôts et de garantie, les vérificateurs sont directement les représentants des actionnaires, et c'est tout juste. Lorsque j'ai déposé ce bill on m'a demandé

si les directeurs ne pourraient pas, au moyen de procurations données par les actionnaires, nommer en réalité les vérificateurs. Certainement que la chose est possible, mais j'ai deux remarques à faire à ce sujet. La première, c'est que la loi oblige à envoyer avis aux actionnaires au moins dix jours avant la réunion à laquelle les vérificateurs seront choisis, et de cette façon tous les actionnaires pourront savoir quels vérificateurs on choisira pour l'année suivante. Deuxièmement, je ne crois pas qu'on ait d'exemples de collusion entre les directeurs d'une banque et ses vérificateurs. Ainsi que je l'ai déjà dit, les pertes ont été principalement aux bureaux-chefs, causées soit par la faute du gérant général ou celle d'un fonctionnaire élevé infidèle à son devoir. Je répète que je ne connais pas d'exemples, je puis me tromper, que des directeurs soient venus en collusion avec les vérificateurs, et je parle non seulement des banques mais aussi des sociétés de prêt. Je puis me tromper mais je ne connais aucun cas de ce genre. Les directeurs d'une banque sont généralement ses plus forts actionnaires, et sont aussi intéressés ou devraient l'être—mettant de côté toute question de collusion ou de fraude—que n'importe quel autre actionnaire ou minorité d'actionnaires à avoir un bon système de vérification des livres de la banque. Conséquemment, il ne me semble pas probable qu'un bureau de directeurs se serve de son influence pour faire nommer des vérificateurs qui cacheraient, en collusion avec les officiers de la banque ou avec ses directeurs, des transactions d'une nature criminelle ou malhonnête.

Quant aux procurations, en donne qui veut. Les actionnaires d'une banque qui vivent dans différentes parties du pays ou différentes parties du monde sont obligés d'assister à l'assemblée générale de la banque ou de s'y faire représenter au moyen d'une procuration. S'ils décident de ne pas assister en personne, je ne connais pas de loi qui puisse les y obliger, et s'il désirent donner une procuration à une autre personne, un procureur ou même un directeur en qui ils ont confiance, pour ma part, je ne vois pas de raison pour que l'on craigne aucun abus de ce pouvoir électif. A part cela, afin de protéger les intérêts des actionnaires et des déposants, la loi édicte déjà des peines très sévères, et nous en avons ajouté quelques-unes. Toute infraction à la loi des banques est passible de cinq ans d'emprisonnement, mais nous avons ajouté à l'article que j'ai lu une autre disposition concernant les directeurs coupables de négligence. D'après la loi actuelle, ainsi que je l'ai expliqué à la Chambre lorsque j'ai déposé le nouveau projet, un directeur ne peut être puni pour négligence; il faut que la faute ait été commise sciemment. C'est à la Couronne à faire, je crois, la preuve qu'il y a eu intention et réelle ou connaissance coupable de la part du directeur. L'intention première, lorsqu'on a rédigé le premier projet de loi, était de rendre un directeur responsable pour sa négligence, mais, vu la décision de certains tribunaux, on avait dû abandonner cette idée. Nous avons essayé, dans le projet actuellement soumis à la Chambre, d'imposer une punition pour toute négligence non seulement de la part des directeurs mais des officiers, des inspecteurs ou de toute autre personne ayant une part dans l'administration de la banque.

J'espère que toutes ces sauvegardes vont améliorer beaucoup notre loi des banques. Je comprends que lorsqu'il s'agit de modifier une loi qui touche si vitalement à tous les intérêts du pays, et en vertu de laquelle existent les banques canadiennes dont le capital s'élève aujourd'hui à $1,500,000,000, qu'il est sage, si cette loi a donné jusqu'à présent satisfaction, de ne pas la modifier inconsidérément. Tel est mon avis. En d'autres mots nous devons nous hâter lentement dans tous les changements que nous ferons, et chercher à faire mieux à chaque nouvelle revision.

M. LEMIEUX: Quelle est la peine imposée pour négligence?

M. WHITE: Une négligence est passible de trois ans d'emprisonnement. Il faudra naturellement prouver la négligence. D'un côté, je crois, que la loi ne doit pas être si sévère qu'elle empêche des hommes importants et versés dans les affaires, à donner leurs talents à l'administration des banques, et d'un autre côté il convient certainement de montrer que lorsque des hommes acceptent la responsabilité de diriger, non seulement des banques mais d'autres institutions, ils deviennent en réalité en droit de s'attendre qu'ils montreront beaucoup de diligence dans l'exécution de leurs fonctions. Et c'est particulièrement le cas lorsque le public est intéressé comme il l'est dans les banques.

M. MACLEAN (York-sud): L'honorable ministre a dit que le plan de vérification qu'il propose est plus ou moins basé sur le plan adopté par la banque de la Nouvelle-Ecosse?

M. WHITE: Non, mais j'ai dit en substance que la banque de la Nouvelle-Ecosse a été la première à adopter le mode d'inspection, que l'on peut appeler "inspection du bureau-chef", qui permet aux vérificateurs d'examiner tous les rapports des inspecteurs et leur donne droit d'aller, à leur discrétion, visiter et inspecter toutes les succursales d'une banque?

M. LANCASTER: La nouvelle loi empêche-t-elle qu'une même personne ne soit à la fois gérant et président d'une banque?

M. WHITE: Il n'y a pas de changement à ce sujet. Si mon honorable ami désire soulever cette question devant le comité des banques et du commerce, je puis l'assurer qu'il sera bien écouté et que nous serons très heureux de discuter la question.

M. LANCASTER: Je sais que ce n'est pas l'habitude qu'une même personne remplisse la charge de président et gérant d'une banque, mais il n'y a rien dans la loi qui l'empêche. Je crois qu'il serait bon d'y insérer un article à cet effet.

M. WHITE: L'honorable député a raison de dire que la chose ne se pratique pas généralement, mais je connais une ou deux banques—une au moins—où le président et le gérant général sont une seule et même personne.

M. MACKENZIE: La loi définit-elle la "négligence"?

M. WHITE: Je n'ai pas besoin de dire à mon honorable ami, qui a été juge, et est très versé dans la loi, que les tribunaux n'ont jamais défini la négligence et qu'il n'est pas sage, je crois, d'essayer à la définir. La négligence est une question de fait, et il est impossible, je crois, de faire aucune règle établissant ce qui est ou n'est pas négligence.

Sans doute, une loi pourrait être votée aux termes de laquelle certains actes seraient déclarés être nettement faits de négligence, mais aucune telle disposition n'existe. On se sert du mot "par négligence", mais pour décider si un directeur a ou n'a pas été coupable de négligence il faut être au courant de la preuve, connaître toutes les circonstances du cas. Sans doute, il y aura lieu de tenir compte de son assiduité aux assemblées, de son soin à examiner les rapports, des avis qu'il a pu recevoir quant à des irrégularités commises, mais il serait impossible pour qui que ce soit de définir en quoi consiste ou ne consiste pas la négligence. L'honorable député reconnaîtra peut-être qu'il serait imprudent de le tenter; en tout cas, je n'ai pas essayé de le faire dans la loi. C'est à peu près tout ce que j'ai à dire pour le moment sur la question de l'inspection et de la vérification par l'Etat. Lors du dépôt du projet de loi, j'ai parlé des garanties nouvelles dont on avait entouré la constitution en corporation et l'organisation des banques, et je ne pense pas qu'il y ait lieu pour moi d'y revenir.

On m'a demandé s'il ne serait pas à propos d'édicter la garantie des dépôts de chaque banque par toutes les autres, comme on l'a fait pour leur circulation fiduciaire. Il suffira en réponse de faire observer que les dépôts des banques autorisées du Canada forment un total d'au moins mille millions de dollars et que la circulation d'un fonds de 5 p. 100 entraînerait un dépôt de cinquante millions. Au reste, la principale objection que soulève une telle proposition, c'est qu'il ne serait pas judicieux de rendre toutes les banques responsables de l'administration d'établissements qui ne relèvent pas d'elles.

M. NESBITT: Vous le faites en ce qui regarde la circulation fiduciaire.

M. WHITE: C'est une toute autre question. Il est de la plus grande importance que les billets de banque aient circulation forcée et ne soient sujets à aucune dépréciation. C'est là un privilège très grand accordé aux banques: celui de mettre leurs billets en circulation jusqu'à concurrence du plein montant de leur capital versé, et, en outre, à l'automne, durant la période d'expédition des céréales, proportionnellement au chiffre de leur capital et réserve.

M. NESBITT: Mais toutes paient une certaine somme sous forme de garantie.

M. WHITE: On ne saurait excéder le chiffre des actions acquittées et une certaine proportion du capital et de la réserve, de sorte que la somme est définie; et, d'autre part, ces billets rentrent périodiquement lors des règlements de compte et sont rachetables en or. Puis l'association des banquiers canadiens exerce, aux termes de la loi, une surveillance générale sur la circulation fiduciaire des diverses banques.

M. ROSS: Suivant l'honorable ministre, la garantie de leurs billets serait-elle pour les banques d'un aussi grand avantage que le monopole dont elles jouissent des dépôts du peuple?

M. WHITE: Ce n'est pas du tout la même chose; le droit d'émettre des billets et celui de recevoir des dépôts ne sauraient être mis sur le même pied. Je le répète, les billets passent d'une main à l'autre, et que l'on soit ou non déposant dans telle banque, on n'en reçoit pas moins de ses billets. De là la nécessité de mettre au-dessus de tout soupçon la négociabilité des billets de banque; de là cette disposition de la loi des banques aux termes de laquelle toutes les banques contribuent à un fonds, dont le chiffre est restreint, bien entendu; la circulation fiduciaire étant elle-même restreinte au chiffre des actions acquittées, sauf les exceptions que j'ai indiquées. Au contraire, on peut dire qu'il n'y a aucune limite au chiffre des dépôts; et s'il fallait que les dépôts reçus par chaque banque fussent garanties par toutes, certaines banques seraient beaucoup plus téméraires que par le passé. A même de recevoir des dépôts sur la garantie de toutes les banques, lesquelles n'exerceraient aucun contrôle sur ces placements, telle banque mal administrée jouirait du crédit des institutions conduites avec prudence. Je ne pense pas qu'il ait été proposé de loi de cette sorte dans aucun pays bri

tannique; dans une région seulement pareille loi a été votée, et là l'on est en train de s'en défaire. Le seul coin du monde où un tel régime ait été mis en vigueur est l'état d'Oklahoma, et il arrive aujourd'hui que toutes les banques, ou la plupart d'entre elles, se font constituer de préférence pour le pouvoir central.

M. ROSS: N'est-ce pas facultatif pour les banques?

M. WHITE: La loi a été votée, et pour s'y soustraire les banques obtiennent leurs chartes de l'autorité fédérale. Rendre toutes les banques responsables de l'administration de chacune, alors qu'elles n'exercent aucun contrôle sur les placements de chacune, serait non seulement exorbitant, ce serait injuste et arbitraire. Cela me paraît incontestable.

M. McLEAN (Sunbury-Queen): L'honorable ministre a-t-il examiné la question de l'opportunité de libérer les actionnaires de la double responsabilité?

M. WHITE: Non, et le projet de loi n'en dit rien. Considérant que le public attache une très grande importance à la garantie additionnelle assurée du fait de la double responsabilité, je suis d'avis qu'il serait très fâcheux de rien changer pour le moment à cette disposition de notre loi actuelle. Si nous n'avions pas à tenir compte du passé et du présent, si nous légiférions entièrement sur nouveaux frais, il serait peut-être opportun,—je ne dis pas qu'il serait sage,—il serait peut-être opportun de restreindre le chiffre de la responsabilité à celui du capital versé comme dans le cas de compagnies; car, alors, sans doute, beaucoup de personnes engageraient des capitaux en parts de banque.

M. McLEAN (Sunbury-Queen): Que dit la loi des Etats-Unis sur cette question de la responsabilité?

M. WHITE: Je l'ignore. Les lois spéciales et d'Etat sont tellement nombreuses que j'oublie à combien est fixée la responsabilité des actionnaires sous le régime de la loi fédérale; mais je suis porté à croire que la double responsabilité n'existe pas.

J'aborde maintenant une autre question, laquelle, si elle n'est pas directement réglée par la loi des banques, s'y rattache à certains égards, et au sujet de laquelle on m'a interrogé avant les vacances. Il s'agit de la circulation fiduciaire du Dominion, laquelle s'élève, je pense, à 22 millions ½ d'argent, libre, obtenu dollar pour dollar contre de l'or. La presse, ou plus exactement certains journaux, se sont mépris étrangement à cet égard; et une feuille le "Globe" de Toronto, a apparemment été fort mal renseignée à l'égard des réserves détenues par le Dominion et de la circulation fiduciaire de celui-ci fondée sur ces réserves. On m'a signalé un article entre un grand nombre d'autres de même portée parus depuis quelques mois, et je profite de la circonstance pour mettre les choses au point, et clore, s'il est possible, la discussion qui se poursuit sur des renseignements faux ou inexacts. L'article est intitulé: "Notre inutile réserve d'or," et il est ainsi conçu:

Il serait fâcheux que le Gouvernement fédéral s'abstînt de mettre un terme à la folle pratique financière qui consiste à puiser de l'or dans une cachette pour l'enfouir dans une autre. Il y a beau jour que le Dominion a dépassé l'époque où la loi constituant la réserve d'or pour le rachat des billets du Dominion avait sa raison d'être. Elle prescrit le dépôt d'une réserve de 25 p. 100 comme garantie de la première émission de 30 millions de billets du Dominion, outre un dépôt de dollar pour dollar comme garantie de toute émission subséquente. Lorsque cette loi fut votée, il ne paraissait pas probable que l'émission totale excéderait de beaucoup les 30 millions en partie garantie. Mais par suite des progrès réalisés depuis, nous avons maintenant au trésor, suivant état du mois de novembre, 7 millions et demi d'or comme garantie des premiers 30 millions de billets en circulation, et $85,748,413 comme garantie d'émissions subséquentes. C'est un gaspillage insensé d'accumuler ainsi de l'or dans des caves.

Si l'on se contentait, disons, pour une première émission subséquente de 80 millions de billets, d'une réserve de 25 p. 100, $37,500,000 actuellement immobilisés se trouveraient libérés. La rétention de cette somme inflige une perte d'un million par année. Les banquiers sont défavorables à ce changement, n'aimant pas que le Dominion réalise un bénifice sur sa circulation fiduciaire. La circulation de ces billets du Dominion est assurée par la disposition de la loi obligeant les banques à garder à peu près la moitié de leur réserve en billets du Dominion. C'est en quelque sorte un emprunt forcé que le Dominion fait des banques sans leur payer intérêt; mais c'est à peu près tout ce qu'elles sont appelées à payer comme compensation des grands privilèges qui leur sont conférés. Elles cherchent naturellement à se dérober en s'arrangeant pour que le Dominion ne réalise aucun bénéfice sur son émission de billets et n'ait plus aucun intérêt à en émettre. Actuellement, la loi supprime dans une grande mesure l'avantage que le Dominion retirerait de son émission de billets en immobilisant inutilement cette réserve, et il est grand temps que cette loi soit modifiée.

Ce qui précède est un extrait du "Globe" du 21 décembre 1912, au cours d'une série d'articles relatifs à la même question. Or, comme je l'ai dit, le "Globe" et autres journaux qui ont abordé la question se méprennent étrangement. En effet, de la quantité d'or mentionnée, il se trouve 75 millions en gros billets du Dominion ayant cours forcé entre les banques, en billets de $500, $1,000 et $5,000, et représentant l'or emmagasiné dans les caves du Dominion et convertible sur-le-champ par les banques. Les banques, je le répète, détiennent

ces $75,000,000 sous forme de gros billets ayant cours forcé. En d'autres termes, cette somme n'est pas du tout entre les mains du public. J'ajouterai que seulement 21 millions de l'émission totale de billets du Dominion est dans la grande circulation, le reste consistant en 75 millions de gros billets à cours forcé et à peu près 18 millions, je pense, de billets d'un et de deux dollars que les banques gardent en tiroir. De sorte que, en réalité, l'or est détenu par le gouvernement du Dominion pour les banques. Les banques doivent maintenir une réserve, bien entendu. En règle générale, elles gardent 10 p. 100 ou un peu plus sous forme de billets du Dominion et d'espèces sur-le-champ convertibles en or, en vue de se protéger contre les dépositaires désireux de réaliser et les porteurs de leur billets.

M. MACLEAN (York-sud): C'est ce qu'on appelle les certificats.

M. WHITE: Ces gros billets sont désignés sous le nom de certificats.

M. MACLEAN (York-sud): On devrait les désigner ainsi dans les rapports.

M. WHITE: Et c'est bien ce qu'on fait. J'ai ici un exemplaire des rapports indiquant les billets de $500, $1,000 et $5,000. Ce que je désire faire observer, c'est que cet argent n'est pas entre les mains du public. Il est simplement emmagasiné là; c'est en partie de la réserve. Il n'y a pas lieu, je pense, d'y insister davantage.

Il y a une autre question sur laquelle je vais dire un mot, et puis je crois que j'aurai fini. Quelqu'un a suggéré—je ne sais combien sérieusement—d'émettre une très grande quantité de billets du Dominion, pour cent, deux cents, trois cents, ou même quatre cents millions de dollars. Je ne sais si l'on voudrait en même temps que ces billets fussent rachetables; mais je le suppose; car, autrement, ce serait une monnaie fiduciaire et je n'ai pas besoin de dire à la Chambre les conséquences d'une circulation outrée d'une semblable monnaie. L'expérience en a été faite il y a des années, et nous avons heureusement, pour nous éclairer sur ce point, les leçons de l'histoire. L'Angleterre en a connu les effets dans la première moitié du siècle dernier et jusqu'en 1844, alors que fut adoptée la loi Peel, qui a obligé les banques anglaises à garantir leurs émissions de billets par des réserves d'or d'une absolue équivalence. Dans cette première moitié du siècle dernier, j'ai vu que l'histoire financière de l'Angleterre a été une suite de désastres dus à une circulation exagérée de papier-monnaie. L'on n'a qu'à parcourir cette histoire pour s'édifier sur les maux qui découlent de la mise en circulation d'une trop grande quantité de billets. Prospérité, circulation outrée des billets, recherche de l'or, voilà ce que l'on constate à cette époque. Des centaines et des milliers de gens ont été ruinés, non pas une fois, mais plusieurs fois, dans le cours des cinquante premières années du siècle écoulé. De même que l'Angleterre, les Etats-Unis ont éprouvé, dans le même temps, et jusqu'à la reprise, en 1878, des paiements effectués en or, les graves inconvénients qui résultent d'une circulation intempestive du papier-monnaie. Les maux que je viens de mentionner comme ayant affligé l'Angleterre, la République américaine les a connus. Je me suis donné la peine de parcourir l'histoire des greenbacks, et j'ai pu constater qu'en 1878, année où l'on recommença de payer en espèces, ils s'échangeaient, moyennant un escompte de 5, 10, 15 et jusqu'à 20 pour 100 selon les cas. Voilà ce qui en est de la monnaie légale. Je ne comprends pas que l'on ait suggéré pareil expédient; mais certaine presse semble insinuer que, pour pourvoir au besoin du pays, la chose serait à désirer. Pour ce qui est d'émettre par masses des billets du Dominion garantis dans la proportion du quart seulement, je tiens à affirmer que j'y suis absolument opposé, par le motif que c'est un procédé périlleux.

M. EMMERSON: Quelles sont les circonstances qui ont pu amener aux Etats-Unis la reprise en 1878 des paiements en espèces?

M. WHITE: Ce sont les maux que je viens de mentionner comme ayant affligé cette contrée. Par une suite naturelle de la guerre, le papier-monnaie avait perdu de sa valeur, et de violentes fluctuations se produisirent dans les prix. Il s'ensuivit que l'on refusa d'accepter plus longtemps comme monnaie légale le papier en circulation dans ce pays. Au reste, il en fut de même chez nous, et l'on exigea d'être payé en or. De là une agitation tendant à revenir aux paiements en espèces, et il vint un temps où les Etats-Unis se sentirent assez forts pour cela. Il se trouva quelqu'un à la Chambre qui ne cessait de répéter: Le moyen de nous remettre à payer en espèces, c'est de nous y remettre; et c'est ce que l'on fit, c'est-à-dire que le crédit eut l'or pour base.

Je reviens maintenant à ce que j'allais dire lorsque l'on m'a interrompu. C'est, pour le Canada, comme pour tout autre pays, un procédé pernicieux de mettre en circulation des billets qui ne soient pas absolument garantis par de l'or. Ne confondons pas la forme avec la substance. Un billet, c'est une promesse de payer à présentation. S'il prend une valeur monétaire, c'est à cause de l'or auquel il donne droit; c'est parce qu'il se peut à l'instant convertir en or. Tout autre procédé de finances est absolument mauvais.

Il circule en ce moment pour $22,500,000 de billets du Dominion non garantis par de l'or, et je dis que l'émission d'une pareille quantité de billets a été, au point de vue des finances, une chose mauvaise. Mais on a dû la faire, le Canada ayant besoin d'argent. N'étant pas en mesure de payer en or ces billets s'ils étaient présenté, on obligea les banques, pour en assurer la circulation indéfinie, à prendre de ces billets dans la proportion de 40 p. 100 de leurs réserves. La situation du Canada est-elle sûre aujourd'hui? Je dis oui, et voici pourquoi. Si nous lisons l'histoire financière du Royaume-Uni, nous voyons que la loi Peel en 1844 a été basée sur la constatation d'un fait, à savoir que les billets de la banque d'Angleterre avaient, malgré toutes les paniques survenues, continué à circuler selon une proportion à peu près fixe. En conséquence, la loi Peel portait que la banque d'Angleterre, une fois ce chiffre dépassé, garantirait par de l'or les billets qu'elle mettrait en circulation. C'est ce qui se fait aujourd'hui. La banque d'Angleterre a pour ses émissions deux bureaux distincts; l'un pour ses billets non garantis, et l'autre pour ceux dont le paiement est assuré par de l'or.

M. MACLEAN (Halifax): Non pas des effets de commerce endossés par une autre banque?

M. WHITE: Je ne parle que de circulation de billets, et non de billets dans le sens commercial ordinaire du mot. Je parle de billets de banque et je dis que la banque d'Angleterre, une fois dépassé le chiffre de la circulation sur laquelle elle peut absolument compter, ne doit plus émettre de billets autrement que garantis par une réserve d'or.

Mais revenons au Canada. Nos billets de $1 et de $2 constituent la menue monnaie des échanges, et il est peu vraisemblable qu'ils soient jamais présentés. On peut avec le temps en augmenter le nombre; mais c'est un élément sur la continuité duquel on peut se fier. Jusque-là, il n'existe aucun motif d'en restreindre l'émission, bien qu'en théorie, le système soit mauvais. Suggérer toutefois d'accroître la circulation des billets du Dominion jusqu'à 50, 100, 200 ou même 500 millions de dollars garantis par une réserve d'or du dixième ou du quart de ce montant, c'est avancer une proposition qui, à mon sens, se réfute d'elle-même, si l'on tient compte des faits.

Je prierai la Chambre de bien vouloir m'excuser d'avoir si longtemps retenu son attention sur cette affaire. Il est un certain nombre de questions de minime importance que l'on m'a signalées: celle, par exemple, d'un enregistrement des obligations; mais tout cela sera sans doute débattu dans une autre occasion.

Le Gouvernement n'ignore pas combien importante est cette mesure, et nous nous ferons un devoir de prendre en considération toute proposition tendant à améliorer le projet de loi. L'expérience m'a appris que la modification d'un article d'une loi entraîne celle d'un grand nombre d'autres, et, par suite, je conseillerais à mes honorables collègues de soumettre plutôt à la Chambre siégeant en comité les amendements de détail qu'ils peuvent avoir à proposer.

M. LEMIEUX: Y a-t-il rien dans le projet relativement aux fusions de banques?

M. WHITE: Oui; j'ai dit en le présentant que j'y avais inséré une disposition défendant aux banques de se fusionner sans une autorisation du ministre, ou encore, je le veux bien, du conseil de la trésorerie, comme l'a suggéré mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean); sans, dis-je, une autorisation aux conseils des directeurs de dresser la convention à cet effet. J'ai alors fait remarquer que, sous l'empire de la présente loi, les directeurs de deux banques commencent par dresser une convention. Le public n'en est pas mis au courant. Ensuite, ils convoquent les actionnaires, et ceux-ci approuvent la convention. La chose est, après cela, soumise au conseil de la trésorerie, puis au cabinet. Elle obtient la sanction du gouverneur, et, finalement, se trouve accomplie la fusion, ou plutôt, pour être strictement et légalement exact, la vente des biens d'une banque à l'autre. On a constaté dans la pratique que, d'ordinaire, les inspecteurs de l'une et l'autre banques ont consacré beaucoup de temps à l'examen des affaires l'une de l'autre, et les choses sont poussées si loin qu'il est bien difficile au Gouverneur en conseil d'empêcher la fusion. Il pourrait s'ensuivre de graves conséquences; le public pourrait ne pas se rendre compte de la chose. C'est une situation fort délicate, et, pour y mettre bon ordre, j'ai inséré dans le projet de loi une disposition obligeant les banques à obtenir le consentement du ministre ou du conseil de la trésorerie à la convention qu'elles entendent conclure.

M. LEMIEUX: Cela suffit.

M. SHARPE (Ontario-nord): La disposition relative à la vérification des comptes d'une banque est, si je ne me trompe, tirée de la loi anglaise. Outre cette vérification de comptes, a-t-on, en Angleterre ou en Ecosse, quelque système d'inspection?

M. WHITE: En Angleterre comme en Ecosse, on se contente d'une vérification des comptes. Nulle inspection n'a lieu par l'Etat. Il se peut que l'on y pratique le genre d'inspection que j'ai indiqué comme existant dans le cas des banques canadiennes. La disposition que nous avons introduite dans la loi est conforme à la loi

anglaise la plus récente sur la matière, adaptée, il va de soi, aux conditions et à l'étendue du pays; laquelle loi m'a paru aussi parfaite que le peut être une loi de cette nature.

M. ROSS: L'honorable ministre des Finances a, dans son exposé de la question, parlé de la banque Ontario, et il a dit ce qui avait causé sa faillite. J'aimerais à savoir de lui, au cas où il le saurait, si cette banque a laissé de quoi payer les détenteurs de ses billets et ses déposants. J'ai demandé au sous-ministre de me fournir un état qui m'aurait renseigné sur ce point, et il m'a répondu qu'il ne pensait pas pouvoir le faire.

M. WHITE: Je ne puis rien dire à mon honorable ami de définitif là-dessus. La banque de Montréal s'est, je crois, chargée de continuer les affaires de la banque d'Ontario, et une difficulté s'est élevée que l'on a, je crois, soumise à l'examen du Conseil privé. On avait généralement supposé que la clientèle de la banque et de ses multiples succursales était de très grande valeur, et l'on s'est demandé si les banques qui avaient pris en mains ses affaires n'avaient pas en tout le bon de la chose.

Je ne saurais dire, et personne, à mon avis, ne saurait se prononcer sur le résultat obtenu; puisque cela entraînerait enquête sur la comptabilité dans son ensemble et ainsi de suite. Si je ne me trompe, l'actif de la banque d'Ontario était fort élevé, mais quant à savoir si cet actif a suffii au paiement des déposants lors de la liquidation je ne saurais dire; seulement, il a suffi au paiement des porteurs de billets.

Sir EDMUND OSLER: Je suis peut-être en mesure d'élucider ce point. On a fait appel à la double responsabilité des actionnaires de la banque d'Ontario et ceux-ci ont passablement bien répondu à cette demande. On acquitta ainsi les sommes dues aux porteurs de billets et aux déposants, et, d'après mes auteurs, il reviendrait une forte somme aux actionnaires.

M. A. K. MACLEAN (Halifax): La réforme actuelle de la loi des banques semble provoquer un intérêt plus qu'ordinaire parmi nos populations; aussi ai-je été bien aise d'entendre le ministre des Finances déclarer, au nom du Gouvernement, qu'on désire la discussion la plus approfondie et la plus franche et que le Gouvernement mettrait à l'étude tous les amendements proposés et les accepterait, s'il les jugeait méritants. D'après la pratique en vogue au Parlement, pour la discussion de la loi des banques, il est d'usage de la renvoyer, après la 2e lecture, au comité des banques et du commerce, pour y être mûrement débattue et renvoyée à la Chambre. Je souscrirais volontiers à l'avis exprimé par le ministre des Finances; c'est-à-dire que ceux qui ont des amendements à proposer les réservent aux délibérations du comité en premier lieu. Le ministre des Finances j'espère, fera en sorte que, lorsque le comité délibérera cette fort importante mesure, il comparaisse devant le comité quelques représentants des banques et des institutions financières.

M. CARVELL: Il y en aura.

M. MACLEAN: Et que ceux qui ont des plaintes à formuler contre notre système de banques, soient en lieu de se faire entendre. Le pays obtiendra ainsi de plus vives lumières sur notre loi des banques et c'est là, à mon avis, un point fort important. Comme la plupart de mes collègues ici, je ne suis guère familiarisé par la pratique avec les principes fondamentaux de notre système de banques et de circulation métallique. C'est là une question fort complexe et fort ardue; et seuls ceux qui ont acquis une certaine expérience dans les affaires de banques et des finances sont en mesure de bien comprendre la question. Au cours de la délibération de ce bill et des amendements qu'on pourra proposer, on abordera, j'espère, la question sans esprit de parti et sans préjugés. Il est de la plus haute importance que notre système de banques repose sur une base scientifique. Ce n'est pas là une question qui prête aux compromis; si nous recourons à tous ces tempéraments en matière de banques et de principes d'économie politique, il se glissera dans notre système de banques et de circulation métallique des erreurs qui pourraient aboutir aux désastres. Il importe donc beaucoup que le débat ait ses franches coudées et que la loyauté y règne. Pour mon propre compte, je souscris aux observations du ministre des Finances affirmant que notre système de banques est sorti victorieux d'une longue épreuve et qu'il a, en somme, assez bien répondu aux besoins du pays et de nos populations, à nombre d'égards où les systèmes de banques des autres pays ont abouti à l'insuccès. Notre système de banques-succursales nous offre un moyen facile de transférer la monnaie fiduciaire aux différentes parties du pays, suivant les besoins du moment. Il a en outre réussi à mobiliser la réserve de fonds à certains centres où une crise monétaire menace d'éclater; il a réussi à épargner au pays, sauf une fois, ces paniques financières, de si fréquentes occurrence aux Etats-Unis et qui reviennent sous une forme sévère avec une certitude presque infaillible, à chaque période décennale. Notre système de banques-succursales rend possibles au Canada en matière de commerce de banque cette unité, cette coopération qui, en dépit de tout ce qu'on peut alléguer à l'encontre, est préférable au système indépendant en

vogue aux Etats-Unis; notre système de banques-succursales rend possible pour le Canada le premier rang en matière de commerce de banque. Il a réduit au minimum le nombre des déconfitures de banque au pays. Les détenteurs de billets de banque n'ont presque rien perdu, et comme l'a observé le ministre des Finances, les pertes subies par les déposants se résument en dernière analyse, à peu de chose. Notre système de banque nous a donné une circulation élastique, chose de haute importance et qui n'a jamais fait défaut, bien que mise à une forte épreuve en 1908.

On peut aussi dire que notre système de banques-succursales a facilité le commerce de banque au pays en général; et j'entends par là qu'on trouve des bureaux de banques-succursales dans presque chaque ville et village de ce pays, bien qu'on puisse se demander si tel ou tel bureau accorde à ses clients des facilités suffisantes. Ce système a également eu pour effet d'effectuer une économie dans l'usage de la monnaie, chose fort importante; mais ce qui est encore préférable, notre système de banques a créé au pays un système de crédit presque parfait, et le commerce canadien qui s'est accru fort rapidement repose en grande partie sur le crédit. Je doute qu'il eût été possible d'établir un système de crédit aussi stable, aussi parfait, sans l'agence de se système de banques-succursales. En somme, ce système est excellent et il faut se garder de lui faire subir de trop profondes modifications, sauf pour de valables raisons. Sans doute, l'expérience nous a révélé certaines faiblesses de notre loi des banques; elle nous a indiqué la nécessité de certains amendements; elle nous a signalé l'existence de certains abus qui se sont glissés dans le système et auxquels le Parlement doit remédier; mais en somme, ce système possède certainement de nombreux avantages. Si je ne me trompe, il n'existe que trois systèmes de banque au monde. Le premier est celui connu sous le vocable de système de banques d'Ecosse; il comprend un petit nombre de banques solides avec agences disséminées par tout le pays; c'est le système en vogue ici et que nous avons, paraît-il emprunté à l'Ecosse où il existe encore. Puis vient le système en vogue aux Etats-Unis où existent les banques individuelles ou unités; il y a aujourd'hui chez nos voisins plus de 27,000 banques nationales et d'état, ce système ne jouit pas d'une bien grande faveur parmi les banquiers des Etats-Unis: on l'a souvent désigné comme une série et non pas comme un système de banques. En Europe et en Grande-Bretagne existe ce qui est connu parmi les banquiers comme le système de réserve central, là l'émission des billets de banque est réservée à une banque centrale; cette émission se fait contre dépôt d'or et de papier de commerce dans cette banque centrale par d'autres banques. Tel est du moins le système en vogue en Angleterre, en France, en Allemagne et dans presque tous les pays d'Europe; ce système existe en France depuis le règne de Napoléon, et il a été couronné d'un plein succès. Il semble répondre exactement aux besoins du pays. Je me borne à ces observations de nature générale sur notre système de banques; seulement je désire consacrer quelques instants à l'étude des principaux amendements au bill à l'étude qu'on a soumis à notre examen.

Le plus important de ces amendements se rattache à l'inspection. Ce projet d'amendement a souvent été discuté devant ce Parlement, et depuis quelques années il a été l'objet de maints débats en dehors de cette enceinte. J'apprécie parfaitement la force et la logique des observations présentées par le ministre des Finances touchant les insuffisances de tout système d'inspection qu'on pourrait suggérer. Que cette inspection soit l'œuvre de l'association des banquiers, qu'elle soit faite par les vérificateurs de comptes nommés par les actionnaires, par des agents de l'Etat ou autres, cela ne saurait empêcher l'insolvabilité des banques, car le système n'est pas infaillible; il ne le saurait être. Aujourd'hui le système en vogue parmi nos banques est celui de l'inspection des diverses agences, par les fonctionnaires ou employés de la banque même; et ordinairement on désigne cette inspection sous le nom de vérification de comptes de l'intérieur. La difficulté manifeste qui se dresse contre toute bonne inspection de l'extérieur, comme l'a observé le ministre des Finances, c'est que les banques elles-mêmes ayant la haute main sur leur ressources, les prêtent sans consulter le vérificateur du gouvernement ou autre, mais seulement leurs propres fonctionnaires et la vérification suit le prêt. Par conséquent, pour donner à tout système de vérification sa pleine valeur contre les pertes, il faudrait que le vérificateur déterminât le prix des valeurs négociables de la banque, et si, à son avis, ces valeurs n'offraient pas la sécurité voulue, il faudrait leur assurer cette sécurité au moyen d'une vérification, ce qui évidemment serait impossible. L'inspection, toutefois, a bien son prix et son utilité. C'est ce qu'a parfaitement signalé un éminent banquier américain, M. James B. Forgan, qui, au début, je crois, a été attaché à la banque de la Nouvelle-Ecosse et qui comprend passablement bien le système de banques canadiennes, mais figure aujourd'hui parmi les premiers banquiers américains. Dans une brochure que j'ai sous les yeux, il discute la valeur de la surveillance de l'Etat; et je tiens à donner lecture de cet extrait, parce qu'il exprime bien clairement mes vues, non pas nécessairement sur l'article de l'inspection

de l'Etat, mais sur l'effet général de l'inspection par qui que ce soit ou sous une forme quelconque. Il dit:

La valeur de la surveillance de l'Etat, au moyen de l'examen, repose avant tout sur l'influence modératrice qu'elle exerce sur la gestion des banques. Le seul fait de savoir que cet examen des banques doit avoir lieu, tient les actionnaires en bride. Puis, les critiques du contrôleur.....

Il s'agit ici du fonctionnaire américain chargé de l'examen.

....basées sur les rapports des examinateurs servent puissamment à engager ou à forcer les banquiers à respecter la loi et les méthodes légitimes consacrées dans le commerce des banques, puis à faire face aux pertes qui surviennent. Voilà qui doit rassurer le public. Tels sont les avantages découlant de la surveillance de l'Etat et la mesure de son application est celle même de sa valeur. Toute surveillance extérieure, toutefois, repose sur l'examen et l'étude des opérations commerciales, après qu'elles ont eu lieu. Elle ne saurait contrôler les prêts affectués ou les placements au moment même où ils s'effectuent. Elle n'exerce aucun contrôle sur la gestion d'initiative. On ne saurait donc la tenir responsable des erreurs de jugement ou des manquements à l'intégrité. Sa mission est de découvrir ces choses et sa valeur dépend de sa puissance à le faire. C'est tout au plus un expédient humain et comme tous ces moyens, il ne faut pas perdre de vue ses imperfections.

Ainsi, d'après M. Forgan, il est possible qu'un bien considérable puisse dériver de l'inspection du gouvernement et une des questions que nous devons prendre en considération, c'est le meilleur système que l'on doit adopter pour l'inspection ou la vérification. Les banquiers du pays, il y a quelques années, du moins, n'étaient pas en faveur d'aucune forme d'inspection ou de vérification extérieure. Quand le directeur de la banque de la Nouvelle-Ecosse a inauguré un système de vérification, je ne pense pas qu'il ait été vu avec faveur en général pour l'association des banquiers canadiens. Ils prétendirent que les actionnaires de la banque étant les propriétaires, cela n'intéressait personne autre de savoir quel système d'inspection s'il y en avait, était adopté. Je n'admets pas que cette objection à une inspection ou à une vérification soit bien sensée. Nos banques reçoivent en dépôts provenant du peuple plus d'un milliard de dollars dont les trois quarts sont des dépôts portant intérêt. Elles publient dans tout le pays qu'elles sont en état de prendre soin des dépôts ou des économies du public et en réalité presque toute l'épargne publique est confiée aux banques autorisées. Je puis me tromper, mais je crois que les caisses d'épargne du gouvernement ne reçoivent que 2 ou 3 p. 100 de l'épargne totale du public qui est déposée finalement dans les banques autorisées et dans les caisses des banques d'épargnes du gouvernement.

M. MACLEAN.

Puisque les banques du pays sont constituées les dépositaires du peuple pour un montant d'un milliard de dollars, je crois que le Parlement a l'obligation de pourvoir à la forme la plus sérieuse de vérification et d'inspection pour notre système de banques, et toute la question se résume à savoir quelle sera la méthode de vérification adoptée. Quant à la prétention que les banquiers canadiens soulèvent contre l'inspection étrangère et dont je parlais il y a un instant—à savoir que les actionnaires étaient les propriétaires de la banque et qu'ils devaient par conséquent avoir la direction des affaires de la banque—on peut répondre ce qui suit: le Canada est un grand pays, il arrive rarement dans l'histoire de la banque au Canada qu'une assemblée des actionnaires puisse réunir une grande proportion de ses actionnaires. De plus, les actionnaires sont établis non seulement au Canada, mais aux Etats-Unis, en Angleterre ou dans d'autres parties de l'Europe. De sorte, qu'en somme, la direction des banques, d'après notre système, est tombée généralement entre les mains du gérant et des directeurs ou d'une partie du conseil de direction. C'est un autre motif qui devrait obliger le Parlement à étudier sérieusement l'utilité d'imposer un supplément de protection pour la sauvegarde de ceux qui sont les actionnaires de nos banques.

On peut ajouter encore que malheureusement, du moins dans le passé, tous les directeurs n'ont pas manifesté à l'égard de leur banque cet intérêt qu'on était en droit d'attendre d'eux, et malheureusement il est vrai qu'un grand nombre de nos désastres de banque ont été amenés par le manque d'intérêt ou par quelque chose de pire encore de la part de certains directeurs. Le succès de notre système de banque, comme celui de tout système de banque, est en conséquence déterminé en grande partie par le caractère des hommes qui sont les directeurs et les gérants et par le degré d'intelligence et d'honnêteté dont ils font preuve dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Je ne doute pas qu'il y aura une différence d'opinions sur la forme de vérification que le Parlement devra imposer dans la loi des banques. Je reconnais toute l'importance de ce qu'a dit le ministre au sujet des limites à fixer pour tout le système de vérification que nous pourrions adopter. Mais pourtant, comme le ministre admet qu'il est désirable et nécessaire de tenir compte des réclamations du public qui veut un supplément d'inspection; comme la proposition de faire nommer par les actionnaires un vérificateur signifie peu de chose ou presque rien dans notre pays et que finalement c'est une vérification des directeurs et non des actionnaires qu'il faut, comme de plus l'expérien-

ce a malheureusement démontré que tous les directeurs ne témoignent pas à l'égard de leur banque la sollicitude qu'on est en droit d'attendre d'eux et ne se considèrent pas comme occupant une haute position de confiance, je n'éprouve aucune hésitation à dire que la nomination des vérificateurs chargés de l'inspection de nos banques autorisées devrait venir de quelque autre source. D'autres de mes collègues peuvent avoir de nouvelles propositions à faire. Je désire personnellement conseiller deux moyens qui sont préférables dans leur ensemble à celui qui est indiqué dans le bill. Comme le Gouvernement a décidé qu'on devrait augmenter, par la loi des banques, le rôle de l'inspecteur, je me permets de suggérer qu'il serait préférable pour le Gouvernement de prendre en main ces fonctions. Qu'il crée une division nouvelle dans le ministère des Finances à la tête de laquelle sera placé un homme très capable qui aura acquis une expérience considérable dans le commerce et la banque du pays. Je ne dis pas qu'une inspection fait par le gouvernement empêchera des banques d'être insolvables ou que les rapports et les inspections de ce fonctionnaire seront infaillibles. Mais je crois qu'il y aurait des avantages dans l'application de l'idée que je présente. Je crois que cela établirait une plus grande uniformité dans la forme de l'inspection des banques et que cela établirait des relations plus intimes et plus confidentielles entre les différentes banques et ce fonctionnaire; je crois aussi que si les banques éprouvaient des difficultés d'une façon ou de l'autre, elles confieraient plutôt leurs ennuis à un fonctionnaire semblable qu'à un vérificateur nommé de la façon indiquée dans le bill.

Il y a aussi une proposition qui mérite peut-être considération, bien qu'en somme je ne la recommande pas aussi fortement que la nomination d'un inspecteur par le Gouvernement—c'est la nomination d'un vérificateur ou d'un conseil de vérification par l'association des banquiers. J'ai déjà signalé les objections qu'il y avait à la nomination de vérificateurs par les actionnaires. J'ai déjà dit qu'avant tout on ne pouvait pas faire nommer le vérificateur des actionnaires par une assemblée réellement représentative des actionnaires. On m'apprend que les directeurs de banque sont presque toujours obligés d'envoyer aux actionnaires des formules de promotion pour être sûrs qu'il y aura une assistance suffisante à l'assemblée, afin d'être en état de procéder légalement au règlement des opérations nécessaires. J'ai aussi montré que les faillites de banques sont dues en grande partie au gérant de la banque ou à quelques-uns des directeurs; de sorte qu'il me semble que pour être logique, la nomination de ce vérificateur ne devait pas être laissée à l'assemblée des actionnaires.

Il y aurait encore un autre avantage à faire nommer par le Gouvernement un inspecteur des banques avec un personnel placé sous ses ordres. Je pense que la loi des banques devrait contenir de nouvelles dispositions pour l'inspection plus méticuleuse de chaque nouvelle banque pendant sa période de développement et pendant les premières années de son établissement. L'expérience que nous avons acquise avec le fonctionnement de nos nouvelles banques durant les années dernières nous prouve qu'il est nécessaire de les surveiller presque tout le temps pendant les deux ou trois premières années de leur existence. Si cette division dirigée par un homme compétent était créée, ses services seraient utiles pour beaucoup d'autres choses.

En somme je crois donc que la meilleure méthode d'inspection n'est pas celle qui est indiquée dans le bill et que nous devrions avoir des inspecteurs ou des vérificateurs nommés par le Gouvernement ou à son défaut par l'association des banquiers.

J'avais l'intention de dire quelques mots des faillites de banques au Canada, mais ce n'est pas nécessaire que je le fasse, car le ministre en a parlé d'une façon très juste et très complète. Aux Etats-Unis, leur expérience n'a pas été aussi heureuse que la nôtre. En consultant quelques statistiques, je constate que de 1890 à 1909, 369 banques nationales ont fermé leurs portes et que 18 seulement ont été reconnues solvables—soit une moyenne de plus de 19 par an. Je constate également que de 1890 à 1907, 1,376 banques d'Etat ont fermé leurs portes, soit une moyenne de 72 par an. Pendant cette période de temps il y a eu une moyenne de faillites de 90 par an pour les deux catégories de banques nationales et d'Etat, avec une moyenne de perte pour les déposants d'environ $11,000,000 et avec de grandes pertes pour les créanciers en général.

M. SHARPE (Ontario-nord): Quel est le pourcentage?

M. MACLEAN: Je n'ai pas les chiffres du pourcentage.

M. EMMERSON: Quel est le pourcentage du nombre total?

M. MACLEAN: Les Etats-Unis ont 27,000 banques nationales et d'Etat, mais je ne peux pas donner la proportion à mon honorable ami.

M. ROSS: Mon honorable ami a-t-il dit que la perte moyenne pour les déposants s'était élevée à $11,000,000?

M. MACLEAN: Oui, en ce qui concerne les banques nationales et d'Etat, de 1890 à 1907.

M. ROSS: Est-ce la perte moyenne pour chaque banque?

M. MACLEAN: Non, la moyenne générale annuelle. Quant aux faillites de banques au Canada, nous avons été très heureux, mais durant les quelques années dernières il s'est produit quelques faillites qui ont infligé de lourdes pertes et beaucoup d'ennuis à un grand nombre de citoyens du pays et si nous pouvons entourer notre loi des banques de nouvelles sauvegardes à propos de l'inspection ou autrement pour protéger les intérêts des déposants et des actionnaires et pour diminuer encore le nombre des faillites de banques, c'est évidemment notre devoir de le faire.

Je désire dire quelques mots sur l'article du bill qui traite du merger des banques. Je ne vois pas quel avantage peut résulter de l'amendement proposé dans le bill au sujet des mergers ou de fusion de banques. Comme je comprends l'amendement proposé par le ministre des Finances, il prévoit simplement que pour amalgamer deux banques, il faut son consentement en plus de celui du conseil du trésor qui est maintenant exigé par la loi. Si c'est vraiment ce que veut la loi et ce que demande l'amendement du bill actuel, ce n'est pas un grand changement. La question du fusionnement des banques a été très discutée par la presse au Canada, surtout l'an dernier et chacun a été obligé de s'occuper plus ou moins de la question. La fusion des banques est une des opérations de la vie moderne des affaires. Comme toutes les fusions de sociétés commerciales, elles ont du bon et du mauvais. Celle des banques intéresse le public qui a le droit de savoir comment les ressources combinées des banques seront employées; si elles seraient ou non mises à la disposition du peuple de la façon et de la manière qui seront reconnues les meilleures pour être utiles aux intérêts du pays et de ses habitants. On ne peut pas dire, je pense, que d'après notre système, les fusions de banques limitent nécessairement les facilités financières, parce que nous trouvons au Canada une telle concurrence dans les différentes banques par suite de l'établissement des succursales qu'il arrive rarement qu'une partie du pays soit dépourvue de facilités de banque, en étant privée d'une succursale de quelque banque autorisée.

Ce qui intéresse le public, c'est la question de savoir si la fusion des banques n'est pas de nature à empêcher les clients légitimes d'obtenir des banques l'aide dont ils ont besoin. Je n'ai aucun doute que les banques continueront à se fusionner. C'est d'ailleurs ce qui a lieu dans les autres pays. Aux Etats-Unis, cette opération se fait couramment. En 1813, il y avait environ 940 banques en Angleterre et aujourd'hui, il n'y en a que quarante ou cinquante, et presque toutes à Londres. En France, il n'y a actuellement que trois grandes banques, avec des succursales dans toutes les parties de la République; cela ne comprend pas la banque de France.

Le fusionnement, en lui-même, n'est pas un mal. Nous en avons eu plusieurs cas au Canada qui étaient grandement à désirer. L'autre jour, la banque Internationale a été, je crois, absorbée par une autre banque et je n'ai aucun doute que cette fusion a été faite dans l'intérêt du pays et de nos hommes d'affaires, de même que dans l'intérêt des deux banques concernées. C'est également une excellente chose que la banque d'Ontario et la banque Sovereign aient été absorbées par des institutions plus solides, de manière à diminuer autant que possible les pertes des actionnaires et des déposants. J'irai plus loin et je dirai qu'il est toujours préférable qu'une banque peu solide soit absorbée par une institution plus riche, ou soit remise sur des bases plus sûres. Cette idée est exprimée très clairement dans un ouvrage que j'ai ici et qui reproduit un article d'un journal américain, sur la question des banques. Cet article exprime parfaitement ma manière de voir. Il est ainsi conçu:

> Une banque peu solide n'a pas plus le droit d'exister dans le système financier d'un pays, qu'un pont dangereux, sur une voie publique. Le devoir des autorités et du public est le même dans les deux cas. Du moment qu'un élément de faiblesse se manifeste, il faut remédier sans retard à la défectuosité, afin de mettre la structure en état de supporter tout le poids du fardeau qui lui est destiné; à défaut de cela la banque ou le pont doit être fermé. Une banque peu solide diminue la clientèle légitime d'une banque offrant toutes les garanties et cause un tort général en détruisant la confiance. On doit la faire disparaître avec autant d'empressement qu'on en met à éteindre un incendie ou à interdire la circulation sur un pont qui menace de s'écrouler. Dans un cas comme celui-là, il n'est possible de tenir compte des sentiments, de la position sociale des intéressés ou de la répugnance qu'on éprouve à voir disparaître une ancienne institution qui ne rend plus les services qu'on est en droit d'en attendre. Si une banque n'est pas solide, il faut qu'elle se remette sur de meilleures bases ou disparaisse. Dans ce cas, l'application de la loi ne peut pas être invoquée trop tôt.

Je partage absolument l'opinion exprimée par ce journal de finance. Dans un pays où presque toutes les affaires se font à crédit, par l'entremise des banques, il est de la plus haute importance de n'avoir que des banques solides. Mais d'un autre côté, le public a le droit de protester contre la fusion de deux ou plusieurs banques parfaitement solides, individuellement. Il est très naturel que le public proteste contre la concentration d'énormes capitaux dans les coffres de deux ou trois banques car, en dernière analyse, ces banques sont elles-mêmes entre les mains de quelques

financiers. Il est naturel que le public redoute que la concentration de ces énormes ressources financières entre les mains d'un petit groupe de particuliers n'entraîne des catastrophes. Il est naturel aussi que le public redoute un monopole de l'argent.

Je n'entreprendrai pas dans le moment d'indiquer un remède pour faire cesser ce monopole s'il existe déjà dans le pays, ou pour en prévenir l'établissement, si nous en sommes menacés dans un avenir rapproché. Le grand point, à mon sens, c'est de voir à ce que l'administration des ressources financières de ce pays soit entre les mains d'hommes honorables et compétents qui sachent faire leur devoir, non seulement envers leurs actionnaires, mais aussi envers le pays. Si jamais on constatait l'existence au Canada d'un monopole de l'argent on peut être certain que le Parlement saurait trouver un remède efficace. Quant le bill sera en discussion devant le comité des banques et du commerce, j'aurai quelques amendements à proposer dans ce sens.

Une des dispositions du bill autorise les banques à consentir des prêts sur le grain emmagasiné. En ce qui me concerne personnellement, je suis favorable à cette disposition du bill. Je ne crois pas, cependant, que cela donne beaucoup plus de facilités aux producteurs de l'Ouest qui désireront obtenir de l'escompte des banques. Mais il est naturel et logique que la loi des banques contienne une disposition de cette nature, dans un pays comme le nôtre, où la moisson se fait partout en même temps et où l'on a déjà rencontré, et rencontrera probablement encore, des difficultés à faire transporter le grain du lieu de production aux élévateurs, localement. Il n'est que juste, dans l'intérêt de la population d'une partie du pays, que cette disposition soit mise dans la loi des banques. A un moment donné, elle pourra rendre de grands services aux emprunteurs de l'Ouest. Cependant, l'application de ce nouveau principe demandera beaucoup de soin et de prudence.

M. SCHAFFNER: L'honorable député peut-il dire pourquoi il pense que cette disposition n'élargira pas le crédit dans les banques?

M. MACLEAN: Nos banques sont des banques commerciales; et, comme le disait l'honorable ministre des Finances, les prêts se font en grande partie sur la responsabilité de l'emprunteur; bien souvent, les prêts consentis par les banques sont des prêts moraux—je veux dire par là que bien souvent ce n'est pas des ressources matérielles de l'emprunteur que la banque tient compte, mais plutôt de sa réputation sur le marché. Je crois aussi qu'à l'heure présente, dans l'Ouest, les cultivateurs peuvent emprunter sur le grain battu sans que la banque exige un transfert. C'est plutôt un prêt personnel. L'autorisation que l'on donnera à une banque d'exercer un lien sur le grain n'augmentera pas nécessairement et d'une manière appréciable le crédit des cultivateurs.

M. BURNHAM: Les prêts ne se font-ils pas généralement d'après un bilan soumis par l'emprunteur? Une banque, dans les conditions actuelles, consentirait-elle un prêt sur la réputation personnelle de l'emprunteur, s'il ne produisait pas un bilan?

M. MACLEAN: Je suppose que l'état soumis par l'emprunteur renseigne la banque sur sa position. S'il suffisait de produire un état pour obtenir un emprunt, j'en serais bien aise.

Je dirai un mot maintenant des dispositions du bill concernant l'établissement d'une réserve en or. J'espère que, lorsque le bill sera étudié devant le comité des banques et du commerce, le ministre des Finances nous donnera des explications complètes sur cette partie du bill. Jusqu'à présent, je ne vois pas de quelle manière cette disposition contribuera à augmenter la circulation des billets de banque. Je comprends que les banques préfèrent mettre en circulation leurs propres billets, plutôt que les billets de l'Etat, mais sans entrer dans une plus longue discussion pour le moment, je répète que je ne vois pas en quoi la création de cette réserve en or contribuera à augmenter la circulation des billets de banque. Heureusement, jusqu'à présent, nos banques ont presque toujours pu mettre en circulation assez de billets pour répondre au besoin du pays.

M. MACLEAN (York-sud): Oh!

M. MACLEAN: Je crois qu'il n'est arrivé qu'une seule fois que nos banques aient été forcées de restreindre leurs opérations par suite du manque de circulation; c'est en 1907 ou 1908, alors qu'une crise temporaire s'est déclarée aux Etats-Unis. Pendant cette crise presque toutes les banques américaines ont été obligées de suspendre leurs paiements et les résultats de cette crise se sont fait sentir dans tout le Canada. Dans cette circonstance, le gouvernement fédéral a été obligé de suspendre la loi concernant la monnaie légale et d'émettre, en vertu d'un décret ministériel, que le Parlement a ensuite ratifié, pour $10,000,000 de billets de l'Etat qui étaient garantis, non pas par une réserve en or, mais par des valeurs fournies par les banques. Les banques se sont prévalues de cette circulation additionnelle, jusqu'à concurrence de $5,000,000, à l'époque de la moisson dans le Nord-Ouest canadien.

Par le passé, de nombreuses propositions ont été faites pour augmenter la circulation et il faut nécessairement trouver un moyen d'y arriver, parce que le Canada fait de grands progrès et que sa population augmente très rapidement. Si la disposition

qui permet aux banques d'émettre des billets pour un chiffre excédant de 15 p. 100 le capital et la réserve est maintenue, il n'est pas probable que les banques s'en prévalent d'une manière appréciable, car les banquiers prétendent que l'émission de nouveaux billets leur coûte 7 p. 100. Comme cela leur enlève tout espoir de réaliser des profits sur cette circulation additionnelle, ils ne sont pas disposés à profiter du privilège, plus qu'il n'est strictement nécessaire.

M. EMMERSON: Comment une émission de billets peut-elle coûter 7 p. 100?

M. MACLEAN: La banque est tenue de verser 5 p. 100 de l'émission au fonds consolidé. Il y a aussi l'impression des billets et certaines autres dépenses. Je ne sais personnellement ce que cette opération coûte aux banques.

M. EMMERSON: Ces frais sont compensés par les billets détruits.

M. MACLEAN: Il est possible, en effet, que les banques réalisent certains bénéfices de ce côté. Le ministre des Finances a parlé d'une proposition qui a été faite, je crois, par le journal que publie l'honorable député de York-sud (M. Maclean) qui, je l'espère, ne manquera pas d'apporter sa contribution à ce débat. D'autres avaient conseillé d'augmenter le capital des banques. On s'est plaint, non sans raison, je crois, que le capital des banques canadiennes était insuffisant. Vu l'extension rapide du commerce canadien, les banques devraient prendre des dispositions pour augmenter leur capital. Cette mesure augmentera du même coup, en partie, la circulation. On s'est plaint aussi de ce que les banques gardent un fonds de réserve trop considérable, ce qui a pour effet de retirer des sommes considérables de la circulation. Je ne veux pas prendre sur moi de dire si ces reproches sont bien fondés.

Il y a quelques autres points que je mentionnerai brièvement. Le ministre a parlé d'une garantie quelconque à donner aux déposants. Il est peut-être possible d'arriver à ce résultat sans nuire à notre système financier, sans commettre d'injustices envers les actionnaires et les clients des banques, mais pour ma part, je suis incapable d'indiquer le moyen à prendre.

Je crois que cette idée est erronée dans sa conception même et que son application serait loin de protéger les déposants. Cette question diffère totalement de celle qui a trait à la garantie qui doit assurer le rachat des billets. Je comprends que le fonds qui sert au rachat des espèces en circulation n'a pas été établi en vue de garantir ces derniers, parce que ces billets étaient amplement garantis en ce sens qu'ils constituaient une partie de l'actif de la banque intéressée. A moins qu'il n'en soit pas ainsi, je n'imagine pas que les banques s'engagent à racheter les billets d'une autre institution semblable. Il pourrait arriver que si une banque tombait en déconfiture, un grand nombre de ces billets fussent en circulation; ce serait alors au grand préjudice du public intéressé, si l'on ne pouvait trouver immédiatement un moyen quelconque de racheter ces billets pour le bénéfice de ceux qui les possèderaient. Les billets porteraient intérêt et ils seraient rachetés par le liquidateur; n'empêche que cela occasionnerait une perte sensible dans le cas d'un grand nombre de personnes qui se trouveraient privées temporairement de leur argent; ce serait là une des raisons pour lesquelles on devrait établir ce fonds destiné au rachat des billets de banque en circulation.

La question de forcer les banques de ne pas émettre des billets une seconde fois, afin de tenir l'émission aussi claire que possible, a été agitée à maintes reprises en ce pays même; si je ne me trompe, on ne doit pas la rejeter de prime abord, non, car elle mérite d'occuper à bon droit l'attention du comité chargé de débattre tout ce qui a trait aux banques et au commerce. Un autre moyen de protection que l'on conseille fréquemment d'arrêter en ce pays comme ailleurs, afin d'empêcher la minorité d'exercer la haute main sur les affaires de nos banques, serait de restreindre le pouvoir qu'ont les actionnaires des banques de voter, en accordant à chacun de ces actionnaires le droit de ne voter qu'une seule fois, qu'importe le nombre d'actions qu'ils détiennent. C'est le règlement qui limite le pouvoir de voter des actionnaires de la banque d'Angleterre et l'on pourrait invoquer nombre de raisons en faveur de ce système. Je n'occuperai pas plus longtemps l'attention de la Chambre aujourd'hui parce que je soumettrai en premier lieu toutes les modifications que je pourrais conseiller d'opérer dans le cas de ce projet de loi, au comité des banques et du commerce lorsqu'il discutera ce projet de loi.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Quelques mots seulement avant la suspension de la séance, car l'heure de la suspension de la séance est arrivée et je continuerai mes observations à la reprise à huit heures. Je tiens à faire allusion aux deux discours que nous venons d'entendre. Nous avons écouté une harangue dans le ton le plus conservateur que pouvait prendre un ministre des Finances conservateur, discours qui n'est que l'écho, j'amagine, des opinions de l'élément conservateur qu'on trouve en ce pays. Nous avons entendu également la critique très légèrement libérale, certes, qu'a faite de ce projet de loi un libéral éminent qui a énoncé, j'en suis certain, l'opinion que son parti entretient

sur cette question. Je suis quelque peu saisi par cette hérésie que condamne l'honorable ministre des Finances, c'est-à-dire que je suis prêt à prôner une augmentation dans l'émission des billets fédéraux. L'honorable ministre des Finances a cité sir Richard Cartwright qui aurait dit, paraît-il, que l'homme de police ne constitue pas une protection réelle, mais je n'ajoute pas foi à cela. Je suis en faveur de l'inspection publique en ce pays, et, plus tard, j'en donnerai les raisons. Si nous avons recours aux hommes de police dans la vie ordinaire, nous pouvons, avec tout autant de raison valable, avoir un homme qui fera de la police quand il s'agira d'affaires de banques. L'honorable ministre des Finances et celui qui a entrepris de critiquer ce projet de loi—pas assez sévèrement, à mon avis—ont avancé un autre motif, c'était que les déposants, dans presque tous les cas de faillites de banques, étaient rentrés en possession de leurs deniers. Le fait peut s'être produit, mais un grand nombre de ces gens avaient été privés de leur argent pendant un temps appréciable, ce qui les avait mis quelquefois dans des impasses difficiles. L'honorable député a cité M. McLeod, autrefois gérant de la banque de la Nouvelle-Ecosse; celui-ci aurait établi un système de vérification par les actionnaires; mais mon honorable ami ne nous a pas dit que M. McLeod avait fait distribuer une brochure par toute cette région, dans laquelle il représentait la nécessité urgente d'établir au Canada un système d'inspection publique des banques. Lorsque j'en arriverai à arguer ma cause, je pourrai, je crois, démontrer qu'il existe une raison excellente qui motive cette inspection publique des banques et que celle-ci ne nuira à personne.

Cette inspection publique existe aux Etats-Unis et produit d'excellents résultats; aussi, bien que l'honorable ministre dise que ces inspecteurs ne peuvent pas prendre connaissance de tous les prêts, je soutiens que, en réalité, les examinateurs des Etats-Unis scrutent tous ces détails, ce qui est au grand avantage des intéressés. Si, tel que le dit l'honorable ministre, un simple vérificateur suffit à l'examen des livres du bureau principal et à celui des livres de certaines succursales d'une banque où se transige un volume d'affaires considérables, à plus forte raison un inspecteur publique des banques pourrait exécuter ce travail; ce fonctionnaire ferait une besogne plus avantageuse au pays que ne le serait le travail d'un simple inspecteur nommé par les actionnaires d'une banque. Lorsque je reprendrai mon discours, après la suspension de la séance, je m'occuperai, mais rien qu'en passant, de certaines dispositions du statut relatif aux billets fédéraux, de celui qui crée les banques d'épargnes postales et de quelques autres lois qui intéressent nos finances nationales.

(La séance de la Chambre, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance.

2e LECTURE DE DIVERS PROJETS DE LOI.

Du projet de loi (bill n° 67) constituant en corporation la compagnie Canada Permanent Public Trustee, déposé par sir Edmund Osler;

Du projet de loi (bill n° 68) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Dominion Northwestern, déposé par M. Bennett (Simcoe);

Du projet de loi (bill n° 69) concernant la compagnie d'irrigation et de puissance hydraulique Ebro, à responsabilité limitée, déposé par M. Ross;

Du projet de loi (bill n° 73) constituant en corporation la People's Trustee and Security Company, déposé par M. Fripp;

Du projet de loi (bill n° 74) concernant la York County Loan and Savings Company, déposé par M. Macdonald.

REPRISE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BILL DES BANQUES.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Monsieur l'Orateur, en discutant ce projet de loi déposé en 1913 qui refond la loi des Banques de 1901 (réellement préparée il y a plus de quarante ans), il est d'abord nécessaire de faire voir quelques-uns des défauts qu'on relève dans notre système de banques et de circulation du numéraire; à seule fin d'abréger, je vais désigner sous l'appellation de "ancienne loi" le statut qui existe présentement, et sous le qualificatif de "nouvelle loi" celle que je demande aujourd'hui à la Chambre d'approuver.

Parmi les défauts que je trouve dans l'ancienne loi et dans le système présentement en vigueur je constate les suivants:

1. L'insuffisance de la protection accordée aux déposants;
2. La facilité avec laquelle se fusionnent les banques et autres institutions de même nature;
3. L'abandon partiel par le Gouvernement de son pouvoir d'émettre le numéraire converti aux différentes banques. Ce nouveau projet de loi augmente les pouvoirs des banques sous ce rapport;
4. L'insuffisance de circulation pour des fins industrielles, ce qui constitue, à mon avis, le défaut principal de notre système de banque;
5. Le manque d'efficacité de notre système l'épargnes postales et de celui des banques d'épargnes de l'Etat, établis tous deux

ÉDITION REVISÉE.

dans l'intérêt public, par des statuts spéciaux, et dont l'utilité est largement détruite par l'opposition secrète, mais active des banques possédant une charte et, peut-être, par la négligence voulue du Gouvernement;

6. La tendance qu'a la loi présentement en vigueur à encourager le public à placer ses économies dans les banques pour des fins industrielles ou commerciales, plutôt qu'à en faire servir une partie à des fins de construction, ainsi que cela se fait aux Etats-Unis. Dans ce dernier pays les épargnes du peuple en dépôt aux banques d'épargnes sont appliquées à des hypothèques sur des immeubles ou à des travaux d'améliorations des édifices.

Après avoir énuméré ces maux et étant donné que ce projet de loi ne contient aucune disposition qui tende à les faire disparaître, je me permettrai de discuter, en passant, le premier de ces maux, le manque de protection suffisante accordée aux déposants. Tout ce que le Gouvernement se propose de faire, c'est de permettre aux actionnaires de nommer un vérificateur, en outre de celui qu'on trouve présentement et qui est choisi parmi les commis de la banque. Ce n'est pas là améliorer la situation, parce que nous savons que l'administration a entre les mains les fonds des actionnaires dont les intérêts viennent souvent en conflit avec ceux des déposants. Autrement dit, les déposants éliraient le vérificateur, si ce n'était, ainsi que je le demande, l'Etat qui représenterait les déposants et le public en général. Je dis donc que nous devrions avoir une inspection publique de toutes les banques, plutôt que compter simplement sur une vérification faite par les actionnaires. Le public apprendra avec surprise qu'on a employé et que l'on consacre encore aujourd'hui les fonds de la défunte Farmers' Bank, au fur et à mesure qu'on les retire, à racheter le montant représentant l'émission des billets de cette banque autorisée en vertu de la loi des banques présentement en vigueur. On a épuisé le capital acquitté; les voûtes de cette institution ne contenaient pas assez d'argent pour racheter les billets en circulation; cependant, tout l'argent retiré par les liquidateurs,—argent qui appartenait aux déposants—sert à acquitter le coût de l'émission des billets qui porte, jusqu'au rachat, un intérêt de 3 p. 100. D'où l'on peut voir que l'argent des déposants qui se trouve aujourd'hui dans les banques du Canada, au cas de mauvaise administration, pour ne rien dire de plus, doit d'abord servir à protéger les billets émis par ces banques! Ce devrait être l'Etat, et non la banque, qui fît l'émission de tous les billets en circulation et il devrait s'en tenir à ses privilèges, ainsi que je le démontrerai tout à l'heure. Aux Etats-Unis les déposants ne courent pas le risque d'une préférence à leur préjudice dans le cas des billets payés par les banques.

M. MACLEAN.

On trouve dans les statuts des Etats-Unis cette disposition relative à une inspection publique dans l'intérêt des déposants et dans celui du public; personne aujourd'hui n'osera dire que ce système a causé du préjudice à quelqu'un, au contraire, car c'est le peuple qui retire les avantages de ce régime. Ce qu'il y a de meilleur dans le système national de banques en vigueur aux Etats-Unis, c'est que le secrétaire du trésor peut installer des inspecteurs payés par la nation dans les banques en question partout où il a raison de croire que des fraudes ont été commises; il faut que le préjudice soit réparé, la banque prise en faute doive-t-elle fermer ses portes si cela devient nécessaire.

A quoi sert de condamner à l'amende ou même de mettre en prison les directeurs qui ont présenté des états frauduleux, et cela, longtemps après que le crime a été commis? Ce qu'il faut, c'est la protection avant le crime. Le nouveau statut décrète que les directeurs et que les gérants sont passibles d'emprisonnement s'ils présentent des états inexacts. Nous avons besoin d'un système d'inspection publique qui nous aide à surveiller les gérants dès l'origine. Certes, l'inspection publique aurait empêché la Farmers' Bank d'ouvrir ses portes; cette inspection devrait se faire sentir dès le commencement des opérations d'une banque et se continuer ainsi régulièrement de temps à autre. Même sous la loi présentement en vigueur, on a signalé au ministre des Finances les maux qui existaient, paraît-il, et qu'il ne pouvait empêcher; il se trouvera dans la même impossibilité d'agir aussi longtemps que nous n'aurons pas changé notre statut relatif aux banques. Pourquoi le Gouvernement protègerait-il ses propres dépôts et négligerait-il de sauvegarder l'intérêt des déposants, c'est-à-dire du public? A-t-il honte du statut qu'il a fait adopter?

J'en arrive à la deuxième objection que je formule contre ce système et que voici: monsieur l'Orateur, je crains une coalition de capitalistes, un trust de l'argent, je le répète.

Qui ne se rappelle ces vers:

> Then up spake an old sailor,
> Had sailed the Spanish, main,
> I pray thee put into yender port,—
> For I fear a hurricane.

Comme le poète, je crains la tempête, et c'est pour cela que je veux m'efforcer de diriger le navire vers le "port lointain". Quel est le danger qui, de nos jours, menace le plus sérieusement la grande république voisine, si ce n'est le trust tant redouté de l'argent? Les trusts puissants, que dirigent une poignée d'hommes à fortune colossale, s'emparent graduellement de tou-

tes les richesses naturelles des Etats-Unis et même de leurs industries, et le pis de l'affaire, c'est que ce même petit nombre de particuliers s'arrangent de façon à concentrer à New-York la presque totalité des économies du peuple, qu'ils les font servir aux objets des trusts ou aux leurs, au lieu d'en faire bénéficier la population en général ou le commerce du pays. C'est cette concentration de l'argent des banques à New-York qui fournit des fonds à Wall Street, la plus grande de toutes les calamités qui affligent les Etats-Unis.

Nos voisins redoutent donc le trust de l'argent; les révélations faites devant un comité spécial de la Chambre des représentants, à Washington, ont plongé le pays dans la stupéfaction; elles ont amené les plutocrates à avouer que l'heure du danger a sonné, que s'ils n'étaient eux-mêmes d'une probité à toute épreuve, dignes de la confiance la plus entière, et que si tout cet argent tombait en la possession de personnes peu scrupuleuses, il s'ensuivrait un désastre financier. Est-ce vers cela que s'achemine le Canada? Je le crois, et c'est pour cela que je fais part de ma crainte du trust de l'argent.

Le projet de loi n'offre pas suffisamment de protection contre les coalitions financières. J'ai dénoncé dans le temps, je réprouve encore les fusions récemment effectuées en ce pays, notamment celles des trois années dernières; on en avait projeté d'autres qui n'ont pu se réaliser grâce aux protestations du public et non aux dispositions d'une loi quelconque ni à l'intervention du Gouvernement. La fusion des banques est devenue chose si facile aux Etats-Unis et plus particulièrement à New-York, et la somme de puissance qui en résulte est si grande, que tout fait craindre que l'on soit tenté de suivre cet exemple au Canada.

A moins que le Parlement n'y mette bon ordre, on verra se répéter au Canada ce qui s'est déjà accompli aux Etats-Unis. Il faudrait véritablement perdre de vue notre propre intérêt pour ne pas tirer parti de l'établissement de trusts désastreux chez nos voisins. Ces trusts, nous savons maintenant ce qu'ils sont; nous ne devons pas en favoriser l'éclosion au Canada, nous rappelant sans cesse que ceux qui, aux Etats-Unis, accaparent l'industrie ou les choses les plus nécessaires à la vie, sont dirigés par ceux-là mêmes qui sont à la tête du trust de la banque.

La preuve tangible de l'existence du trust de l'argent aux Etats-Unis réside en ce que les mêmes personnes sont éligibles à une multitude de conseils de direction. On y voit un petit nombre d'hommes représentant la fusion d'intérêts d'une puissance prodigieuse faire partie d'un grand nombre de conseils de direction, ce qui les met en mesure de travailler à la réalisation d'un programme unique: celui du trust gigantesque. Le président du conseil de direction du Pacifique-Canadien est membre du conseil de direction de la banque de Montréal et éligible à la charge de président de cette institution. Voilà une des raisons qui me font redouter le trust de l'argent. De toutes les institutions canadiennes, le Pacifique-Canadien est vraisemblablement celle qui fait les dépôts les plus considérables.

Les conditions qui prévalent en notre pays sont propres à y favoriser l'éclosion des mêmes maux. Les vastes territoires de l'Ouest américain étaient colonisés avant la naissance des trusts; la colonisation de l'Ouest canadien s'accomplit sous les yeux du trust puissant des chemins de fer et d'autres trusts qui accaparent plus ou moins la fabrication des machines agricoles et de nombre d'autres articles; sous les regards du trust plus ou moins effectif du bœuf, du trust plus ou moins puissant qui, dans l'Ouest, régit l'achat du grain et du bétail; sous les regards de ce qui semble être le trust de la banque ou de l'argent, qui soutient les autres et ajoute à leur puissance. Tous ces trusts sont fatalement destinés à fusionner. Il semble donc que le développement de l'Ouest canadien doive s'accomplir sous le joug des trusts, ce qui ne saurait aboutir qu'aux résultats les plus rebitants, à moins qu'un Gouvernement soucieux du progrès ne s'occupe immédiatement de remédier aux maux qui existent déjà ou dont l'éclosion se prépare.

Ainsi le coût du transport des marchandises, de la transmission des dépêches télégraphiques, du service des messageries est plus élevé dans l'Ouest canadien qu'ailleurs et, chose plus grave encore, les banques autorisées par le Parlement fédéral y prélèvent un taux d'intérêt plus élevé. Le Parlement devrait donc se faire un devoir de veiller à ce que l'on en use de la même manière à l'égard des diverses parties du pays?

Le présent bill est défectueux non seulement en ce qu'il ne rend pas la fusion des banques plus difficile ou impossible, mais aussi en ce qu'il entrave encore davantage l'établissement de banques nouvelles; or, ce dont le pays a besoin, c'est un plus grand nombre de banques dont la gestion ne soit pas centralisée. Il est peut-être bon, il est peut-être mauvais que les banques nouvelles sollicitent la souscription d'actions ou fassent une remise à ceux qui les vendent pour elles. Le projet de loi interdissant le paiement de commissions, il ne s'établira désormais de nouvelles banques qui si un certain nombre de personnes riches se donnent la main pour en établir une à leurs propres frais en dépit de l'hostilité de celles qui existent déjà.

En outre, les petites banques craignent sans cesse que leurs grandes sœurs ne les fassent disparaître. Ceux des membres de

la Chambre qui aimeraient à s'en convaincre n'ont qu'à observer ce qui se passe dans la région où ils habitent.

Je passe maintenant à la troisième objection que j'ai au système, c'est-à-dire à la préférence des billets de banque à ceux du Dominion, et à l'insertion dans le bill de dispositions nouvelles destinées à entraver davantage sinon de faire cesser tout à fait la circulation des billets fédéraux, qui comptent parmi les meilleurs du monde entier et que l'on accepte partout, à l'égal de ceux des Etats-Unis. Les billets des banques canadiennes ne sont pas acceptés aux Etats-Unis, tandis qu'on y accepte ceux du Dominion; et nos billets fédéraux de cinq dollars, qui valent de l'or, les banques canadiennes ont soin, dans leur active hostilité, de les tenir hors de la circulation. Elles aiment mieux payer en billets de la banque d'Angleterre qu'en billets fédéraux de cinq dollars; elles n'aiment pas que le peuple canadien s'habitue à un papier-monnaie aussi précieux et aussi en honneur à l'étranger.

Je crois fermement que ce sont les billets du Dominion qui devraient prévaloir dans la circulation et que les banques devraient être tenues, selon les besoins de la circulation, de ne payer qu'en espèces ou en billets fédéraux.

Sous le régime de la loi des billets fédéraux, dont l'établissement remonte à un grand nombre d'années à une époque où la population du pays était beaucoup moins nombreuse qu'aujourd'hui et où le mouvement des affaires était vingt fois moins important que de nos jours, il fut autorisé une émission de billets fédéraux au montant de $30,000,000, émission qui fut garantie par une réserve d'or représentant le quart de cette somme. Chaque dollar de toute émission nouvelle devait être entièrement garanti par un dépôt en or, et à l'heure qu'il est, les billets fédéraux mis en circulation représentent la somme de cent quinze millions de dollars. Les quatre-vingt-cinq millions, en plus de l'émission de trente-cinq millions autorisée par la loi, sont garantis par des dépôts en or, et c'est à cette condition que le Gouvernement a pu en faire l'émission. Ces billets, qui valent de l'or, les banques les font servir surtout et presque exclusivement aux objets de la compensation. Il ne reste pour ainsi dire en circulation que des billets de $1 et $2, qui sont d'une utilité très grande. A l'abri de la contrefaçon, ils sont en circulation partout et chacun considère qu'ils valent plus que l'or.

Puisque les billets fédéraux d'un et de deux dollars sont si utiles, comment se fait-il que la circulation de ceux de cinq et de dix ne soit pas aussi grande? L'Etat, il est vrai, a émis des billets de $5, mais les banques ont soin de veiller à ce qu'ils soient rarement mis en circulation. Ce sont elles qui accaparent la majeure partie des billets de ce chiffre émis par le Dominion. Les billets de $1 et de $2 sont en circulation parce qu'il est interdit aux banques d'en émettre de ce chiffre. Pour ce qui est du reste des billets fédéraux, les banques s'en servent selon leur convenance, pour n'avoir pas à veiller sur leur or, mettant ainsi à la charge de l'Etat le soin de le garder.

L'Etat n'est pas seulement tenu de veiller sur leur or, il lui faut encore solder le coût de l'impression des certificats qu'il doit leur remettre, et payer les frais d'entretien des bureaux du receveur général et des dépôts où se trouve cet or.

Il lui faut même payer les agents de police qui les surveillent. Et puisque j'en suis là-dessus, je dirai que j'aime beaucoup mieux que cet or soit sous la garde de l'Etat que sous celle du nouveau trust que ce projet de loi tend à créer à Montréal, trust qui, sous le rapport de l'intégrité, n'offre au public d'autres garanties que celles que les directeurs de banque sont capables de donner. Qui est-ce qui surveillera ces dépositaires du nouveau trust de l'or? Ceci revient à dire que le trust de l'argent va devenir le dépositaire de l'or, tandis qu'à l'heure qu'il est, c'est l'Etat qui en a la garde, et chacun sait que l'Etat est solvable, je me plais du moins à le penser. Je demanderai donc au ministre s'il a perdu confiance en lui-même et en son personnel, et le prierai de nous dire si l'or confié à sa garde est intact.

M. WHITE (Leeds): Autant que la vérification faite par le ministère des Finances et que le département de l'auditeur général permettent de s'en rendre compte, cet or se trouve dans les coffres-forts du receveur général.

M. MACLEAN: Et le pays le sait. Je m'oppose donc de toutes mes forces à l'adoption de ce projet de loi qui tend à restreindre la circulation des billets fédéraux, à accroître celle du papier-monnaie des banques et à confier à ces dernières la garde de la réserve d'or, quand l'Etat ne devrait jamais cesser de veiller à la sécurité du public. Autrement dit, grâce à l'adoption du projet de loi, au lieu d'avoir en circulation $115,000,000 de billets du Dominion et $100,000,000 d'autres billets divers, nous n'aurons plus qu'à peu près $200,000,000 de billets émis par les banques.

M. WHITE (Leeds): Je crois que l'honorable député se méprend sur l'objet de la loi. Les gros billets ayant cours légal continueront d'être émis par le gouvernement fédéral; ils seront garantis par un dépôt en or et serviront à la compensation.

M. MACLEAN: Et, si je ne me trompe, on verra s'accroître l'émission des billets de banque dont le remboursement sera garanti par l'or mis en dépôt à Montréal.

M. WHITE (Leeds): Par des dépôts en or ou par des billets du Dominion.

M. MACLEAN: C'est précisément ce que je pensais.

Ma quatrième objection, c'est que la circulation ne correspond pas aux besoins du pays. Il ne se passe pas de jour que je ne rencontre quelqu'un ayant à se plaindre de ce qu'il ne peut donner d'extension à ses affaires—et la caractéristique du Canada, c'est le développement—parce qu'il manque d'argent, que les banques ne veulent pas lui faire d'avances et placent en d'autres entreprises, dont certaines se trouvent à l'étranger, l'argent qu'elles devraient fournir aux Canadiens et aux industries indigènes. Ce qui nous manque le plus aujourd'hui, c'est l'argent, et les banques semblent s'être liguées pour ne nous fournir que celui qui leur appartient ou dont elles peuvent disposer à leur guise pour le faire servir à leur propre profit plutôt qu'au développement du pays.

Allez où vous voudrez, vous constaterez cette disette d'argent; et il est vrai que, dans l'évolution du commerce de banque, divers états ont à plusieurs reprises dû intervenir avec plus en moins de succès pour augmenter le numéraire et les ressources monétaires disponibles de leur pays respectifs. Les nations de l'Europe ont toutes dû s'occuper de la question. L'Allemagne, la France, la Russie, le Japon, l'Italie et d'autres pays l'ont mise à l'étude et ont trouvé des moyens, indépendamment des maisons de banque, d'augmenter les espèces monétaires ou leurs équivalents.

A part les billets de banque et les fonds des banques, il y a ce qu'on appelle le crédit et la principale fonction des banques est de s'occuper non seulement des espèces monétaires, mais du crédit. Ils vendent le crédit et possèdent cette chose qu'on appelle le crédit dont ils font négoce; et je soutiens que l'Etat lui-même possède la même chose, appelée le credit national, qui peut être utilisée efficacement par une libérale émission du papier-monnaie de l'Etat garantie par la réserve due et par les ressources du pays pour l'utilité générale sans grand préjudice aux banques et assurément au grand avantage du public.

La nouvelle loi ne tient pas compte des immenses progrès du Canada ni de l'argent que son développement nécessite; elle ne suggère pas d'utiliser le crédit national en émettant du papier-monnaie de l'Etat pour favoriser et activer le progrès. Nous ne prenons pas modèle sur les nations les plus prospères de l'univers. Ceci est un projet de loi relatif aux banques, non un projet d'intérêt public. Je reviendrai tantôt sur ce sujet pendant mon discours.

Occupons-nous maintenant de ma cinquième objection que j'ai appelée la stérilité produite par les lois que nous avons sur l'établissement des banques d'épargne et des caisses d'économie de l'Etat. Toutes nos banques ont ce qu'on nomme des départements d'épargne et prétendent favoriser les petits dépôts qui peuvent, à toutes fins, être retirés sans avis et servir au paiement de chèques. Notre banque d'épargne des bureaux de poste ne s'est pas développée comme elle l'aurait dû et, de fait, personne n'ignore que les banques n'ont rien épargné pour entraver ou discréditer les dépôts à la caisse d'épargne des bureaux de poste. Celle-ci peut être et a été établie dans de petits établissements et dans des endroits éloignés et elle a été très utile, mais ni dans la présente loi ni dans d'autres, je ne vois une tentative de la part du ministre des Finances d'améliorer la situation des caisses d'épargne des bureaux de poste ou de l'Etat. Quelques-unes de ces dernières ont été fermées et les fonds ont été remis aux caisses d'épargne des postes; cependant, ce que j'entends dire c'est que le ministre n'améliore pas la situation de celles-ci et ne les tient pas à la hauteur des départements d'épargne des banques ordinaires. Ainsi, nous ne devons pas perdre de vue le mode compliqué des retraits aux caisses d'épargne des postes; d'abord le dépôt d'une formule, puis son envoi à Ottawa et enfin le permis de retrait transmis par un courrier subséquent.

Pourquoi un déposant ne peut-il pas tirer son chèque sur la caisse d'épargne du bureau de poste de l'endroit? On devrait au moins permettre que son chèque soit accepté, et si le directeur de la poste n'a pas les fonds sous la main, le chèque pourrait être échangé ailleurs contre de l'argent. Un chèque ainsi accepté devrait être le plus facile à mettre dans la circulation, ou du moins être un excellent document transmissible jusqu'à ce qu'il parvienne à une banque ou à un centre commercial.

Je sais de plus qu'à certaines époques, il eut été avantageux pour l'Etat d'augmenter le taux de l'intérêt sur les dépôts des caisses d'épargne des postes, mais les banques ont vigoureusement combattu cette augmentation. Je prierai le ministre des Finances de comparer notre système de caisses d'épargne des postes aux systèmes les plus modernes, et probablement à celui des Etats-Unis. Même en Angleterre si je comprends bien, on peut retirer en tout temps sur simple demande une livre, et si cette règle est bonne pour une livre, elle doit être bonne pour tout l'argent qui est au crédit du déposant. Si les caisses d'économies ou les banques permettent à un déposant de tirer un chèque sur elles, pourquoi l'Etat ne peut-il pas en faire autant?

Lorsque je parle des caisses d'épargne des postes, j'ai en l'idée une foule d'autres mesures qui ont trait à nos bureaux de poste. J'ai foi en un service de colis postaux et j'infère, du discours que le ministre des Postes prononçait il y a quelques jours,

qu'il croit aussi en l'excellence de ce service. J'ai foi non seulement aux caisses d'épargne des postes et au service des colis postaux, mais j'ai foi aussi en un service télégraphique sous la direction des receveurs de la poste. Autrement dit, je crois que ce service est possible, et que c'est un devoir public d'ouvrir dans tous les coins du pays des bureaux de poste aux lettres, ainsi qu'une caisse d'épargne, un service télégraphique, un service de colis postaux et de transmission d'argent, le tout sous le même toit, quel que soit le peu d'importance de l'endroit. Si l'on pouvait y ajouter un réseau télégraphique appartenant au public, on aurait dans chaque hameau, une réunion de services publics qui feraient vivre au moins deux fonctionnaires et fonctonneraient nuit et jour, sauf que le commerce de banque serait interrompu pendant la nuit. Si quelqu'un peut suggérer quelque chose qui contribuera plus à améliorer la situation commerciale et sociale des divers groupes de la population, je serai bien aise de prêter l'oreille à ses propositions.

Je dis donc que le Gouvernement devrait améliorer nos caisses d'épargne des postes, établir un service de transmission d'argent et exécuter les autres améliorations que j'ai proposées. Il est vrai que mes arguments tendent à l'établissement d'un commerce national de banque en coopération plus ou moins intime avec les banques particulières, et je parlerai de ce projet de grande portée à une phase subséquente du commerce de banque.

Je ne crains pas l'application au moins partielle du principe de la nationalisation au commerce de banque.

Au sujet du dernier défaut de notre organisation actuelle, je dirai qu'elle ne favorise pas la construction de maisons d'habitation ou des manufactures, ni les prêts d'argent garantis par les immeubles. Aux Etats-Unis, la masse des économies du peuple—et par le peuple j'entends les petits déposants — s'accumule dans les banques d'épargne qui sont toutes organisées sous la protection des lois de l'Etat et soumises à des conditions tellement rigoureuses que leurs directeurs sont en grande partie contraints de placer les dépôts en prêts sur hypothèque ou en achats d'hypothèques.

Aujourd'hui, au Canada, l'une des grandes difficultés est de trouver des fonds pour des fins de construction. Aux Etats-Unis, on peut obtenir des banques d'épargne une abondance de fonds à ces fins. Dans notre pays, l'argent semble être très rare, et bien que nous ayons des sociétés de prêt créées spécialement dans ce but, elles ne peuvent pas se procurer des fonds suffisants ni placer leurs obligations au Canada comme elles le voudraient. Je demande aux membres de cette Chambre qui ont acquis de l'expérience, s'il ne devrait pas

y avoir au Canada de meilleurs moyens d'obtenir des fonds pour les améliorations immobilières. D'un autre côté, je voudrais savoir pourquoi il est interdit aux banques canadiennes de faire des prêts garantis par des hypothèques sur les biens-fonds. Je ne saurais dire si on agit ainsi dans d'autres pays. Aux Etats-Unis, les banques nationales ne peuvent pas prêter sur hypothèque; ce sont pour ainsi dire des banques commerciales ou d'affaires. Les banques d'épargne de ce pays-là remplissent cette importante fonction. Je me demande si on ne devrait pas permettre à nos banques de prêter sur garantie hypothécaire à certaines conditions. Il est vrai que les banques prennent subséquemment des garanties hypothécaires, mais elles doivent en faire la demande et l'emprunteur doit avouer qu'il est en quelque sorte insolvable; or, rien ne cause autant de tort à un homme d'affaires que l'obligation de donner une hypothèque sur ses immeubles, et l'on sait que les banques exigent des emprunteurs une lettre par laquelle ils s'engagent à hypothéquer leurs biens-fonds à la demande des banques. Plusieurs seraient surpris—et l'inspecteur public des banques serait aussi surpris, s'il y en avait un— d'apprendre combien il y a de ces promesses dans les coffres-forts de nos banques.

J'ai relevé ce que je considère être les défauts de l'organisation existante et les vices du projet soumis et je passe à un second point: l'examen de nos banques et de notre commerce de banque, tels que nous les montre le rapport des banques pour le mois de novembre. En traitant ce sujet, je ne mentionnerai pas les chiffres exacts, il me suffira de citer le chiffre des millions. Je constate que les banques tirent les fonds dont elles disposent des sources suivantes:

1. Il y a le capital versé, 114 millions de dollars, approximativement. Cette somme est fournie par les actionnaires. Mais où prennent-elles le reste de leurs fonds?

2. Je constate que la deuxième source est la réserve des banques provenant de l'accumulation des bénéfices, sauf quelques cas où elle comprend les primes sur les actions du nouveau capital. Je ne puis dire ce qu'elles sont exactement et je n'en tiendrai pas compte. Cette deuxième somme est d'environ 166 millions dont la plus grande partie représente les bénéfices retirés du public après le paiement aux actionnaires de gros dividendes sur leurs actions.

3. La troisième source est l'émission des billets de banques qui s'élève à 15 millions, somme qui dépasse le chiffre du capital libéré. Pour cette émission, comme pour la réserve, les banques ne déboursent pas un sou. Elles ont le privilège d'émettre des billets pour une somme égale au chiffre de leur capital, et dernièrement nous les avons

permis de dépasser ce chiffre de 15 p. 100, en certains cas. Si je saisis bien le sens du présent projet de loi, on leur donnera un nouveau privilège d'émission pour laquelle elles devront faire un dépôt encore leur coûtant 3 p. 100, tandis que pour leur présente émission d'urgence, elles doivent payer 5 p. 100.

4. La quatrième source, et la principale, ce sont les dépôts, divisés en deux groupes les dépôts publics du Gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux qui représentent 36 millions et les dépôts populaires, qui se chiffrent par $1,011,000,000, soit 11 millions de plus qu'un milliard, et dont 376 millions, approximativement, sont des dépôts à demande, sans intérêt et 635 millions sont des dépôts remboursables après avis et qui sont censés rapporter 3 p. 100; ce taux de 3 p. 100, aux termes d'un arrangement intervenu entre les banquiers ne saurait être dépassé, et si quelqu'un avait l'audace d'offrir plus, l'association des banquiers obtiendrait sa tête par ruse ou autrement.

Je crois que les petites banques feraient plus d'affaires si on leur permettait de payer un intérêt plus élevé sur les dépôts; mais s'il y a une chose qu'elles craignent c'est de s'attirer le déplaisir des banques plus fortes. Les petites banques aujourd'hui sont à la merci des grosses, ce qui est déplorable, et en disant cela je crois exprimer les sentiments réels non seulement des petites banques, mais d'un grand nombre de personnes.

En faisant le total de toutes les ressources des banques canadiennes, j'arrive à la somme de $1,462,000,000, dont la part fournie par les banques elles-mêmes n'est que de $114,000,000, ou beaucoup moins que 10 p. 100. Les banques fournissent 10 p. 100 et le peuple 90 p. 100 de toutes les ressources disponibles des banques. Les banques ne payent pas en moyenne plus qu'un intérêt de 1½ p. 100 sur tout cet argent, qu'elles prêtent au public à un intérêt de pas moins de 6 p. 100 et quelquefois 8 p. 100, ce qui leur permet de payer à leurs actionnaires un intérêt de 10 p. 100 sur leurs actions, et dans quelques cas beaucoup plus; le public qui fournit 90 p. 100 des ressources des banques et leur donne leur existence par leurs chartes, ne reçoit pas un sou de leurs profits. Ce bill propose que cet état de chose soit continué pour une autre période de dix ans. Je dis que cela est absolument mal. Dans d'autres pays on a trouvé le moyen de nationaliser les ressources financières du peuple, de limiter les taux d'intérêt des banques et le taux de l'escompte; de limiter aussi le chiffre de la réserve et des dividendes aux actionnaires, en même temps que d'obliger les banques à partager avec l'Etat tout surplus de profits qui peut rester. Je demanderai à mes honorables collègues de lire une petite brochure qui m'a été adressée, et qu'ils ont aussi reçue, je suppose. Cette brochure est signée par Peter Ryan, de Toronto. Autant qu'il m'est possible de voir, les faits qu'il rapporte sont exacts, en tout cas très intéressants, et je demanderai au ministre des Finances ce qu'il pense du système de banques nationales de plusieurs pays expliqué dans ce document? Ne serait-il pas bon d'avoir quelque chose de semblable dans notre pays?

Me voici rendu à ma troisième critique que je me permettrai d'appeler ma critique fondamentale. Il est facile de critiquer et d'essayer à démolir, mais on a droit de demander à celui qui prend ce rôle ce qu'il propose de mettre à la place. En présence du succès des banques nationales, de banques véritablement nationales comme celles que nous voyons dans toute l'Europe, en Amérique du Sud et même au Japon—et j'appelle nationales les banques d'Etat et non pas les banques nationales des Etats-Unis—je proposerais que le Canada eût une grande banque nationale ou banque d'Etat à peu près dans le genre de la banque impériale d'Allemagne, dont les actions sont possédées en grande partie par le public, et qui est conduite absolument par l'Etat dans l'intérêt du public. Le chancelier impérial en est le président, et le ministre des finances de Prusse le vice-président. Cette banque émet des billets qui sont virtuellement la monnaie nationale; et je dois dire à cette Chambre que vu nos besoins énormes d'argent, vu aussi le fait que la richesse et les ressources naturelles du pays sont plus ou moins la propriété du peuple, et que les chemins de fer et canaux et autres grands travaux pubics pour lesquels nous nous sommes plus ou moins endettés sont la propriété de la nation, et considérant surtout le crédit énorme dont nous jouissons dans le monde, je crois, dis-je, qu'il serait à propos, ou plutôt absolument désirable et essentiel que nous utilisions le crédit dont nous jouissons comme nation pour augmenter et répandre les fonds pour l'usage du public, sous forme de monnaie ou crédit, tout comme font les banques avec leurs ressources. Si nos banques peuvent employer leurs ressources et faire leurs transactions, comme je le prétends, et ainsi qu'il a été admis aux Etats-Unis, d'après un système de crédit plutôt qu'au moyen de l'or ou de billets de banque, je demande pourquoi l'Etat ne pourrait pas faire la même chose.

Je voudrais, par exemple, voir deux ou trois des plus fortes banques que nous avons en Canada se fondre en une grande banque appelée Banque du Canada, avec un capital d'au moins un quart de billion de dollars. Cette banque émettrait des billets qui seraient des bons de l'Etat; elle prêterait des billets aux autres banques—celles-ci n'ayant plus le droit d'emettre leurs pro-

pres billets—en leur faisant payer un intérêt de 2 ou 3 p. 100 qui pourrait être augmenté par la suite, et de cette façon l'Etat partagerait dans les profits des banques ainsi que la chose a lieu en Allemagne.

M. CURRIE: N'est-il pas vrai que ces nations, dont l'honorable député parle, qui ont établi des banques nationales, ont emprunté des millions de dollars de ces prétendues banques?

M. MACLEAN: Certainement. Nous devrions de même faire nos opérations financières au Canada et emprunter de notre banque nationale, si elle est bien organisée, et c'est à cela que je veux arriver. La banque que je propose différerait de celle qui est proposée aux Etats-Unis par la commisison Aldrich; elle serait réellement nationale et la banque des autres banques, en même temps que la banque du gouvernment fédéral, des provinces et de nos grandes corporations, comme les compagnies de chemins de fer et autres. Les billets de l'Etat que cette banque émettrait seraient garantis par une réserve en or d'au-moins 25 p. 100, de même que par les ressources et le crédit du pays tout entier; à mon avis, cette réserve serait amplement suffisante. Ces billets de l'Etat auraient le même cours dans tout l'univers que ceux des Etats-Unis.

Je parle naturellement d'une façon générale. Je ne voudrais pas, dans le moment, entrer dans plus de détails; mon désir est plutôt d'obtenir des renseignements sous ce rapport dans le comité des banques où nous aurons l'occasion de poser des questions aux banquiers et autres personnes intéressées.

J'arrive maintenant à ce qui est réellement ma proposition principale, savoir, vu tout ce que j'ai dit et probablement ce que d'autres diront dans cette enceinte, qu'il serait mal et que ce serait un crime national que de voter ce projet de loi dans sa forme actuelle et en faire notre régime financier pendant les dix années qui vont suivre. Je m'oppose entièrement à ce projet, et je crois qu'il appartiendrait à cette Chambre et que ce serait aussi dans l'intérêt du public de nommer une commission monétaire comnosée de trois ou cinq des meilleurs hommes que nous pourrions trouver, et même aller en Europe, s'il le fallait, pour trouver un des membres de cette commission, qui serait chargé de faire une étude sur le fonctionnement des banques modernes, et spécialement des banques canadiennes, comparé à la pratique suivie en Europe, au Japon, dans l'Amérique du Sud et autres pays; cette commission pourrait dans cette étude profiter des renseignements fournis dans le rapport de la commission monétaire nommée par le congrès des Etats-Unis, rapport qui a été récemment publié et qui fait le sujet d'une discussion générale dans le moment aux Etats-Unis. Cette commission pourrait faire son rapport dans douze ou dix-huit mois au moins, et le bill que nous pourrions adopter pendant la présente session ne devrait pas être pour dix ans, mais pour deux ans au plus, jusqu'à ce que la commission ait fait son rapport.

Le ministre des Finances n'a-t-il jamais songé à encourager les banques d'Angleterre à venir faire des affaires au Canada? L'Angleterre est renommée pour sa richesse et surtout pour ses banques. Ne pourrions-nous pas autoriser ces banques à faire affaires dans le Canada?

Ne serait-ce pas une bonne chose si le peuple canadien pouvait emprunter de l'argent et du capital anglais de banques anglaises faisant affaires dans notre pays même, et le plan que je propose d'utiliser le crédit du Canada pour faire une grande émission de billets de l'Etat garantis par une réserve en or de 25 p. 100, et distribués par la banque du Canada que j'ai proposée, permettrait aux banques anglaises de venir s'établir en Canada, d'y ouvrir des succursales et d'utiliser ces billets de l'Etat de même que leurs propres fonds pour faire des affaires en Canada. Nous aurions alors une concurrence réelle si les banques anglaises venaient ouvrir des succursales parmi nous. Je ne vois pas comment elles pourraient très bien en vertu de la loi actuelle venir faire des affaires ici et émettre des billets comme nos propres banques, bien que la chose serait possible; mais ne pourrait très bien leur permettre de venir s'établir ici et participer dans la distribution des billets de l'Etat. Et si nous pouvions engager quelques-unes des banques d'Angleterre, à venir s'établir parmi nous, pourquoi quelques banques de France ne le pourraient-elles pas aussi? Je ne vois aucune tendance de ce genre dans le bill qui nous est présenté. Au contraire, cette loi cherche à créer un monopole des banques, et à restreindre les facilités actuelles. Nous devrions plutôt chercher à augmenter la concurrence et mettre beaucoup plus d'argent en circulation. Ce bill ne tend pas à cela.

Il est vrai que les Etats-Unis ont craint d'établir une banque centrale ou une grande banque nationale, et nos voisins ont pour cela des raisons plus ou moins bonnes; mais je suppose que c'est parce que comme nous, les Etats-Unis, bien qu'ils s'appellent un pays de progrès, sont bien loin en arrière de l'Europe. L'Europe est en avant de nous sous plusieurs rapports, surtout dans les questions de nationalisation d'utilités et de services publics. En Europe les chemins de fer sont la propriété de l'Etat, de même que le service des postes et tous les moyens de communication. L'Etat est aussi propriétaire des banques d'épargne.

Il a un système très étendu d'assurance sur la vie, et les législatures européennes croient que leur intervention dans les grands services publics est plus ou moins une nécessité des temps. C'est mon opinion en ce qui regarde le Canada; je crois plus ou moins dans la participation de l'Etat. Je voudrais que l'Etat possédât un chemin de fer allant d'un océan à l'autre pour faire concurrence aux autres transcontinentaux. L'Etat devrait avoir aussi un système d'assurance faisant concurrence aux compagnies particulières, mais surtout je voudrais voir l'Etat avoir une part dans l'organisation financière du pays; et j'ai foi dans ce système parce que toute la population en bénéficierait et que l'on verrait se développer nos énormes ressources comme les affaires en général, et le crédit de la nation pourrait être utilisé comme base d'un système de monnaie de l'Etat, intimement associé avec nos banques particulières. Je crois que l'Etat devrait être le principal associé dans ce grand commerce des banques.

Voilà les réflexions que je voulais offrir à la Chambre, ce soir, au sujet de cette très importante question des banques. Depuis trente ans, ou plutôt depuis quarante ans, nous avons le même système de banques qui nous a été imposé par ceux qui ont fondé nos banques dans les premiers temps du pays, et nous ne l'avons changé en rien. Nous ne l'avons pas amélioré, ni cherché à l'améliorer en le comparant avec le système de banques en vigueur dans d'autres pays plus progressifs que le nôtre dans les questions de banques.

On a réalisé de merveilleux progrès en Europe, dans l'Amérique du Sud et au Japon en ce qui regarde l'organisation des banques. L'Etat est intervenu dans les opérations de banque et on a étroitement réglementé celles-ci. Nous permettons à nos banques d'accumuler d'énormes réserves et elles paient d'énormes dividendes. L'Etat réglemente les dividendes dans ces pays, et sur les bénéfices restants l'Etat insiste pour prélever sa part en échange du privilège accordé aux banques. Les banques n'ont donc aucune raison de pressurer ou de traiter injustement les parties éloignées du pays. En France et en Allemagne le taux de l'escompte est partout le même aujourd'hui. Dans l'Ouest canadien, on doit payer 8 et 10 p. 100 d'escompte, tandis qu'ici 6 et 7 p. 100 sont à peu près la règle. Un tel état de choses ne saurait exister sous le régime moderne des banques; mais ici au Canada nous avons un système qui remonte à quarante ans au moins et qui n'a jamais été amélioré à aucun égard.

Un des aspects les plus intéressants de l'économie politique consiste dans l'examen comparatif des régimes administratifs des divers pays. Sous ce rapport, on a réalisé d'importants progrès dans les pays européens, et nous devrions nous appliquer à résoudre nos problèmes financiers en nous éclairant de leur expérience. Le peuple américain, moyennant certains frais, a nommé une commission monétaire qui a fait rapport récemment, et aujourd'hui la question qui occupe le plus l'attention dans ce pays c'est la formation de trusts et la concentration du capital d'exploitation du pays entre les mains de quelques hommes, au péril de la république américaine, cette grande expérience en matière de gouvernement. Prenez connaissance des faits qui sont divulgués de jour en jour à Washington; prenez connaissance des aveux de Morgan et des gros banquiers qui reconnaissent qu'on ne saurait sans danger laisser poursuivre ce mouvement, et que s'il se produit une concentration ultérieure des capitaux, ils ne sauraient répondre de l'avenir.

C'est un triste état de choses, et il ne se passera pas beaucoup de temps avant que nous soyons au Canada dans une situation à peu près semblable, et nous ne faisons rien pour nous prémunir contre elle. Il va s'effectuer plus de concentration de capitaux au Canada et dans un avenir très prochain, si nous n'y mettons ordre. Je redoute pour mon pays la concentration prochaine des opérations de banque en deux ou trois établissements, sans réglementation et sous l'empire d'une charte qui étende de dix ans la durée de leurs privilèges. Il est dangereux de permettre à nos banques dix années de plus pour se fusionner sous l'égide de la loi, et cela sans réglementation, ou avec une réglementation insuffisante comme celle proposée dans le présent projet de loi.

Je ne me figure pas un seul instant que le peuple canadien va rester coi et nous laisser légiférer dans ce sens. La députation peut-être sûre que le peuple canadien s'attend à des réformes radicales dans cette loi des banques que nous sommes sur le point de voter. Je ne fais pas la guerre à notre système de banque; les banques ont rendu de grands services à notre pays comme elles se sont assurées à elles-mêmes de grands avantages. Sans doute, elles seraient parfaitement disposées à s'accommoder d'un système quelconque de banque nationale, si notre Parlement avait le courage de leur en faire la proposition.

Le temps est venu, suivant moi, de réglementer les opérations de banque des diverses manières que j'ai suggérées, en nous inspirant de ce qui a déjà été fait dans les pays les plus avancés du monde. Le meilleur moyen d'atteindre ce but est de nommer une commission monétaire chargée d'étudier la question. Nous avons au Canada des experts qui s'y entendent passablement; qu'ils se renseignent d'abord suffisamment sur les particularités de notre système canadien; qu'ils visitent les pays

en Europe; qu'ils fassent leur profit des travaux de la commission Aldrich aux Etats-Unis, et dans douze ou dix-huit mois ils seront à même de nous soumettre le résultat de leurs études; et dans deux ans d'ici, nous serons à même de voter une loi qui améliorera immensément notre loi actuelle des banques. Ainsi, sans nuire aux banques, nous trouverons moyen d'accroître dans une large mesure les fonds disponibles pour les opérations financières du pays. C'est plus d'argent qu'il nous faut. Nos chemins de fer demandent de l'argent.

Le Canada se peuple et se développe avec une telle rapidité que si nous savons nous y prendre nous réussirons à organiser une banque du Canada avec un capital d'un quart de billion, ou même d'un demi-billion ou d'un billion de dollars, et nous pourrons nous concerter avec les grandes maisons de banque de l'empire établies dans la métropole. Nous ne cessons de parler de relations avec la mère patrie; faisons en sorte de joindre nos capitaux de banques à ceux de la métropole, et fondons cette grande banque du Canada qui sera à même de fournir de fonds nos grands chemins de fer, le Gouvernement fédéral, nos institutions provinciales et municipales et notre commerce. Le Canada s'enrichit rapidement; sans doute nous empruntons de fortes sommes de l'étranger, mais cherchons à nous assurer les capitaux d'Europe sous forme de placements dans nos banques. Nous n'avons guère été heureux de ce côté. Une de nos banques avait offert de ses actions en Europe; elle a dû les reprendre et les écouler au Canada. Nous ne nous y sommes pas bien pris pour attirer vers nous les capitaux d'Europe, mais je crois que si nous savions nous y prendre, nous réussirions. Il est constaté aujourd'hui que les banques canadiennes ne peuvent pas augmenter leurs capitaux dans la mesure des besoins du pays, et si aujourd'hui les actionnaires canadiens acquièrent de ces actions, ce n'est qu'un virement de compte, et le pays n'en est pas plus riche.

M. DEVLIN: L'honorable député sait-il quelle somme de capitaux anglais se trouve engagée à l'heure actuelle dans les banques canadiennes?

M. MACLEAN: Je ne saurais répondre avec précision; mais je sais que le capital da la banque British North America est en grande partie de provenance anglaise, bien que récemment le plus fort actionnaire de cette banque fût un Canadien.

De même nous savons par les rapports des banques qu'un nombre considérable d'actions dans les banques canadiennes sont au nom de capitalistes des Iles-Britanniques, mais leur nombre est loin d'être aussi grand qu'il devrait l'être, à mon sens.

Actuellement toutes les banques cherchent à accroître leur capital; elles ont des agents sur le chemin, et toutes les fois qu'un actionnaire se présente au bureau principal, on insiste pour qu'il se porte acquéreur d'actions d'émission récente; et petit à petit les banques se procurent ainsi des fonds.

Mais cet accroissement des capitaux de banques au Canada est loin d'être aussi rapide que celui des affaires, et loin de répondre aux besoins du pays. Aussi la question mérite-t-elle toute l'attention que notre Parlement pourra y donner. Sachant comme la Chambre est surchargée de besogne et combien de questions nous avons à régler, j'affirme que la solution la plus simple (et c'est celle adoptée actuellement par tous les gouvernements très occupés), c'est la nomination d'une commission chargée de s'informer et de faire rapport sur l'état réel des choses.

M. LEMIEUX: M. J. P. Morgan n'a-t-il pas comparu récemment devant un comité du congrès?

M. MACLEAN: Oui, en effet.

M. LEMIEUX: C'était un comité composé de membres du congrès?

M. MACLEAN: Oui, un comité de membres du congrès siégeant à Washington actuellement.

M. LEMIEUX: Je croyais que vous aviez dit que la commission monétaire se composait d'experts.

M. MACLEAN: C'est ce que je propose. Il serait du plus grand intérêt pour nous d'avoir en main des renseignements recueillis par ce comité du congrès; je vais m'efforcer d'en obtenir une partie pour le bénéfice de notre comité, et on sera surpris des révélations qui ont été faites quant à l'importance du trust de l'argent en train de se constituer aux Etats-Unis. Quiconque a les yeux ouverts dans notre pays peut se rendre compte qu'un semblable trust de l'argent se prépare au Canada entre les mains de capitalistes de Montréal et de Toronto.

Ce trust de l'argent, opérant de concert avec les chemins de fer et d'autres grandes industries, et cette pratique de l'interdépendance des bureaux de direction, constituent un danger pour notre peuple et un danger surtout pour notre grand pays de l'Ouest, si on ne les réglemente, et dès maintenant, comme on le fait en France, en Allemagne, au Japon et autres pays avancés. Aussi, bien que nous puissions référer ce projet de loi au comité et le faire discuter là, et bien que beaucoup d'informations utiles pussent être obtenues de cette manière, j'insiste auprès de la Chambre qu'il est de notre devoir de ne pas donner aux dispositions du présent bill dix années de validité. C'est absolument con-

traire à l'intérêt du pays, et ce n'est pas même dans l'intérêt des banques. Je demande la nomination d'une commission monétaire et, quel que soit le rapport que ce comité fera à la Chambre, si nous décidons de nommer une commission monétaire, que la période de validité du présent acte n'excède pas plus de deux ans. Si nous prenons ce parti et si nous mettons notre population à même de discuter la situation et de faire connaître ses vues devant la commission monétaire, nous mettrons au jour des renseignements de nature à nous éclairer grandement, et nous préparerons les voies d'un régime très avantageux pour le pays. Telle est ma prétention ici ce soir.

Je pourrais continuer des heures durant à disserter sur cette question des banques, et sur leurs relations avec le public. Je n'approuve pas toutes les critiques qu'on a faites à ce sujet. Les banques canadiennes se sont enfin rendu compte qu'elles jouissent de grands privilèges dans notre pays; mais il leur a fallu des années pour reconnaître que la jouissance de ces privilèges leur imposait certains devoirs envers le public. Longtemps elles refusèrent d'établir des succursales dans diverses parties du pays. Je me rappelle parfaitement avoir entendu l'administrateur d'une banque à Toronto, il n'y a pas un très grand nombre d'années, répondre à une délégation qui lui demandait l'établissement d'une succursale: "Il n'entre pas dans nos vues de multiplier nos succursales, et dès lors nous ne pouvons rien en vue de vous satisfaire." Les banques sont tenues de s'occuper des intérêts financiers de notre peuple; elles se sont montrées très indépendantes jusqu'à présent; elle n'ont pas jugé qu'il était de leur devoir de consulter le peuple sur le nombre d'heures pendant lesquelles leurs bureaux seraient ouverts; et si quelqu'un réussissait à voir le gérant d'une banque en vue de la négociation de quelque affaire, on jugeait qu'on lui avait fait une grande faveur.

Dans le fait, les banques demandent à faire affaires avec le public; il convient qu'il en soit ainsi et elles doivent le remercier de faire affaires avec elles. Elles ne se sont guère encore faites à l'idée que, jouissant d'un privilège que le public leur concède, elles doivent à celui-ci les plus grands égards. Elles arrivent petit à petit à le comprendre. Mais si nous consacrons l'existence d'un trust de l'argent et que d'autres syndicats viennent s'y rattacher; si, ensuite, il se trouve dans le pays des hommes qui osent critiquer ces choses et s'y opposer, quelle considération obtiendront-ils? C'est ce que l'on redoute aux Etats-Unis aujourd'hui; des centaines et des centaines de personnes dans les Etats craignent que, s'il est créé un trust de l'argent, le public n'ait bien peu de chance d'être écouté. Ce qui par-dessus tout tente aujourd'hui nos banques dans ce pays-ci, ce n'est pas tant d'accommoder le public comme de grossir leurs profits au moyen de hausses et de baisses subites des cours; et certaines de nos banques s'adonnent plutôt à cette pratique qu'à servir le public en la manière ordinaire. Sans trop les blâmer quant à cela, et tout en admettant qu'elles s'efforcent de rendre service au pays, comme, du reste, elles le font, elles sont encore loin de le seconder comme elles le feraient si nous organisions nos finances sur une autre base, et si nous le faisions participer aux opérations de nos banques. J'ai entendu prononcer cet après-midi le mot "monnaie fiduciaire". Je sais que déjà on s'est servi de ce mot, et je m'en rapporte à la définition que le ministre des Finances en a donnée ici aujourd'hui; mais en proposant que l'Etat ait part aux émissions de billets, je n'entends point que, ceux-ci aient une simple valeur fiduciaire, mais que, comme en Allemagne et dans d'autres pays d'Europe, ils soient amplement garantis. Il se peut que la banque d'Angleterre ait de l'or pour répondre de chacun de ses billets de cinq livres qu'elle a en circulation; mais, dans d'autres pays, on émet, au nom de l'Etat, des billets garantis en partie par de l'or et en partie par les banques. Nous pourrions, je crois, faire la même chose. Ce qu'il faut, c'est d'étudier la question et de voir si nous pouvons greffer quelque chose de neuf et de meilleur sur le système actuel, sans faire tort aux banques.

M. CARVELL: L'honorable député nous dira-t-il quelle est au juste la protection dont jouit en Allemagne la circulation des billets?

M. MACLEAN: C'est là un simple détail. Je dirai tantôt ce qui en est.

Je voudrais que la commission monétaire se chargeât de nous renseigner sur toutes ces choses. Dans ce pays affairé, nous n'avons pas le temps de nous livrer à des recherches aussi minutieuses.

Je tiens à dire que je n'aurai pas perdu ma peine dans cette discussion, que j'ai menée du mieux que j'ai pu, si je puis amener la Chambre à prendre des mesures qui fassent avancer d'un pas la question, comme, par exemple, celles que j'ai suggérées, et à faire de la banque une étude, s'inspirant des méthodes les plus récentes. Il ne faut pas dans ce pays mener les affaires de banque d'après les errements d'il y a quarante années. La banque, comme toute autre chose, va en se perfectionnant. La grande force dans les affaires réside aujourd'hui dans ce que l'on appelle le montage, ou, si l'on veut, l'organisation. Les Américains sont à la veille de s'en rendre compte; ils verront avant peu que leur système de banque est bien inférieur; ils sa-

vent qu'il est la cause de nombreuses paniques, et ils s'efforcent aujourd'hui de l'améliorer. De même ici, devons-nous étudier nos maisons de banques et chercher à les améliorer, plutôt que de nous en tenir indéfiniment à nos lois.

Sir EDMUND OSLER: Je n'entends pas suivre les théories que vient d'émettre l'honorable député de York-sud (M. W. F. Maclean). Il a fait deux ou trois assertions que je ne puis laisser passer sans réclamer. Il dit de nos banques qu'elles font des profits énormes, jusqu'à 6 et 7 p. 100, avec de l'argent qu'elles empruntent à ½. Il n'est pas de commerce au Canada et, à vrai dire, dans le monde entier, qui donne aussi peu de profit que la banque. Je vais vous en donner un exemple. Prenez l'argent libre d'une banque; je veux dire son capital versé, sa réserve et ses excédents, les dépôts sur lesquels elle ne paye aucun intérêt et ses effets en circulation. Cela forme un tout considérable, mais c'est encore peu de choses comparativement au volume de ses affaires. Aucune banque au Canada ne fait là-dessus 4 p. 100. Pour arriver à gagner de 2½ à 3½ p. 100, il lui faut ajouter le profit que lui rapportent ses affaires de toute sorte. Cela étant, il vous est aisé de comprendre combien il est absurde de dire qu'une banque réalise 5 p. 100, différence entre 1½ et 6 ou 7 p. 100. Aussi, je ne pense pas devoir laisser passer sans réclamer une pareille affirmation.

M. MACLEAN (York-sud): J'ai l'honneur de prévenir l'honorable député que je n'ai point fait la remarque qu'il me prête. Ce que j'ai dit, c'est que tout l'argent d'une banque, y compris les billets en circulation, les dépôts et les réserves, ne lui coûtaient pas en moyenne plus de 1½ p. 100.

Sir EDMUND OSLER: Et qu'elle le plaçait à 6 ou 7 p. 100?

M. MACLEAN: J'ai dit qu'elle le plaçait à 6.

Sir EDMUND OSLER: Si cela était, les banques paieraient de 40 à 50, peut-être même 60 p. 100, sur leur capital. Consultez le dernier état des banques, et tirez-en les quatre articles que je viens de mentionner; capital, réserve, circulation et argent libre; vous pourrez ensuite calculer le total des profits faits dans l'année. Pour celle qui vient de finir, je ne crois pas que sur ces fonds, elles aient dépassé 4 p. 100, et dans la plupart des cas, ça été moins de 3 p. 100. La banque avec laquelle je suis en relation depuis nombre d'années peut à bon droit, je pense, servir d'exemple. Je donne les chiffres de mémoire, mais ils sont à peu près exacts. Le capital réalisé est de 5 millions, et le surplus s'élève à près de 7 millions. Je crois que l'argent libre est de 9 et sa circulation de 5 millions. Cependant, elle a de 26 à 27 millions sur lesquels elle ne paie rien si ce n'est aux actionnaires. Le total de ses gains l'année dernière— une année profitable—s'est élevé à environ 3½ p. 100 de cet argent libre; —entre 3½ à 3⅝. Si elle avait prêté à 6 p. 100 cet argent libre, elle aurait gagné un intérêt de 36 p. 100 sur son capital.

M. MACLEAN (York-sud): Combien la banque a-t-elle gagné sur son capital?

Sir EDMUND OSLER: Sur son capital et sa réserve?. . .

M. MACLEAN: Non, sur son capital.

Sir EDMUND OSLER: Elle a gagné 18 p. 100. Je dois dire que les trois quarts du fonds de réserve avaient été versés par les actionnaires. Ses actions se vendaient moyennant une prime de 200 et 220.

M. CARVELL: Quelle est cette banque dont parle l'honorable député?

Sir EDMUND OSLER: La banque Dominion; et je crois que, d'une manière générale, les chiffres que je viens d'indiquer s'appliquent à d'autres banques.

L'honorable député m'a paru être inquiet au sujet des capitaux anglais. Il y a peu de capital anglais de placé dans nos banques. Il en est une qui néanmoins fait exception à cette règle; mais c'est parce qu'elle a absorbé une banque anglaise fondée au Canada par des actionnaires anglais. Il y en a une autre aussi qui compte au nombre de ses actionnaires beaucoup de capitalistes anglais. Ces derniers n'ont guère de tendance à placer leurs fonds dans nos banques. La raison en est qu'ils goûtent peu le régime de double responsabilité qui s'y applique, sans compter qu'ils n'aiment pas à avoir affaire à une administration qui n'est pas de leur pays. Une deuxième et meilleure raison, c'est que les banques anglaises, les banques écossaises, les banques allemandes et les banques françaises donnent à leurs actionnaires un profit beaucoup plus considérable que les nôtres. Les banques anglaises font de 15 à 25 et 27 p. 100. Ici, vous avez de la peine à atteindre 12 ou 14 p. 100. Nos banques, en conséquence, ont à compter sur le Canada pour la plus grande partie de leurs capitaux, et leurs actionnaires sont limités. Ce n'est que de fois à autre que les Canadiens augmenteront le nombre de leurs parts, et je crois que les banques font ce qu'elles peuvent pour assurer au pays des capitaux en quantité suffisante. Une autre assertion qu'a faite l'honorable député, c'est qu'il n'y a pas assez d'argent pour les affaires. Sans doute; mais je ne crois pas qu'au cours des cinq dernières années, quiconque exerce un commerce légitime se soit vu refuser l'argent dont il pouvait avoir besoin pour ses affaires. Les banques ne demandent pas

mieux que d'augmenter le volume de leurs opérations, et il existe entre elles une vive émulation à ce sujet. L'argent n'a pas manqué quand il s'est agi de la récolte, et je puis dire la même chose des hypothèques. Il y a dans nos banques et en Angleterre des millions et des millions à prêter sur hypothèque dans tout le Canada. Cette émulation dont je parle existe non seulement en Angleterre, mais en France et en Hollande. Les sociétés d'administration et les sociétés de prêts disposent de fonds considérables qu'elles sont désireuses de prêter moyennant la garantie de terres ou de maisons, à la campagne comme à la ville. Il n'y a pas encore bien des années que, dans la province d'Ontario, les cultivateurs payaient de 8 à 9 p. 100.

Aujourd'hui, il faut aller dans l'Alberta ou dans la Saskatchewan, et encore dans les régions éloignées des centres, pour trouver un intérêt aussi élevé. Au Manitoba, le taux de l'intérêt sur une obligation hypothécaire est de 7 p. 100. Il ne se passe guère de semaine qu'il ne se forme en Angleterre ou sur le continent une société dans le but de prêter des fonds au Canada. C'est là pour les capitalistes un champ de prédilection. Toutes les compagnies de prêt ont, en effet, merveilleusement réussi. Pas plus les anglais que d'autres, personne, je crois, n'a perdu de l'argent placé au Canada sur des terres ou sur quelque immeuble dans les villes. On tient le Canada pour un pays absolument sûr.

Je ne discuterai point la loi des banques, j'ai simplement voulu relever les deux assertions dont j'ai parlé.

M. DUNCAN C. ROSS (Middlesex-ouest): Monsieur l'Orateur, le but de cette discussion est, si je ne me trompe, d'arriver à trouver un moyen de donner au peuple de ce pays le meilleur système de banque qui se puisse imaginer, ou encore, de compléter les mesures déjà prises, comme il en doit être de tout ce que l'on imagine pour le bien du Canada. Aussi, étant convaincu que nous ne donnons pas au pays ce que nous pouvons lui donner, et que notre système de banque fonctionne d'une manière désastreuse, ce sera ma justification pour les quelques remarques que je vais faire.

J'ai écouté avec un certain plaisir les observations de l'honorable député de Toronto-ouest. D'après ce que j'ai pu en saisir, je juge qu'il a tenté de faire croire à la Chambre—et je me demande s'il a trouvé beaucoup de sympathie parmi son auditoire—que les banques au Canada ne prélèvent pas un profit suffisant sur les populations de ce pays. Si je ne me trompe pas sur le sens qu'il convient de donner aux observations de l'honorable député, la prospérité de nos banques est pour lui chose fort douteuse, et il est peu satisfait des gains qu'elles font sur leurs placements.

Sir EDMUND OSLER: Vous n'avez pas bien saisi ma pensée.

M. ROSS: C'est ainsi que j'ai interprété vos paroles; quant à savoir si cette interprétation est légitime, c'est ce que je ne saurais dire. Voici un extrait emprunté, ces jours derniers, du "Globe" de Toronto, et se rattachant aux opérations des banques pour 1912. Voilà deux ou trois ans que je suis attentivement dans les quotidiens les états annuels de nos différentes banques. Je constate qu'elles réalisent jusqu'à 20 p. 100 et jamais moins de 16 p. 100 sur leur capital. D'après l'état en question emprunté du "Globe', il appert qu'en 1912 la banque du Commerce a versé un dividende de 11 p. 100, la banque Dominion, 14 p. 100; la banque d'Hamilton, 11 p. 100; la banque Impériale, 12 p. 100; la banque des Marchands, 10 p. 100; la banque de Montréal, 12 p. 100; la banque de la Nouvelle-Ecosse, 14 p. 100, et quatre autres banques, celle d'Ottawa, la Royale, la Standard et la banque de Toronto, 12 p. 100 pour trois d'entre elles et 13 p. 100 pour une autre. Personne ici ne saurait sincèrement prétendre que nos banques ne réalisent pas de rendements lucratifs. Pour mon propre compte, je veux bien que nos banques canadiennes fassent de bons profits vu qu'elles rendent de grands services au pays; mais il ne faudrait pas s'imaginer que les banques sont reines et maîtresses ici et que leur seule raison d'être est de fournir des dividendes à leurs actionnaires.

Le Parlement canadien leur accorde leur charte, afin qu'elles puissent rendre service au public. Au dire de leurs admirateurs, nos banques l'emportent sur celles des autres pays. C'est ce qui se répète souvent au pays et ce qu'affirment d'éminents financiers des Etats-Unis. On l'entend dire parmi d'éminents financiers d'Angleterre et du continent, et les membres de l'association des banquiers eux-mêmes admettent que nous sommes dotés du meilleur système de banques du monde. Leur aveu est exact, à un certain point de vue; pour les banquiers eux-mêmes, c'est bien, en effet, le meilleur système qui existe au monde. En tout état de cause, cette question est de haute importance, à mes yeux, et le perfectionnement de la loi des banques vise davantage à la prospérité et à la grandeur du Canada que certaines questions que nous discutons ici, depuis une semaine ou deux. Force m'est bien de me ranger à l'avis de mon confrère de collège, Peter McArthur, qui fournit parfois des articles de fond au "Globe" et qui se pique bien quelque peu de philosophie, quand il affirme que la loi des banques accapare bien plus l'attention des masses populaires que

l'interminable débat qui se déroule devant cette Chambre. J'abonde dans le sens de mon ami McArthur.

En ce siècle de civilisation, de science, de culture et de raffinement, les marines de guerre sont quelque peu un anachronisme. J'espère voir luir le jour où disparaîtront ces marines militaires. Pour en revenir aux banques, bien qu'elles soient souvent un mal nécessaire, quand il nous faut rembourser nos emprunts elles sont quelquefois une vraie providence, quand il nous faut emprunter et que nous le pouvons faire. Invariablement la banque est une institution d'absolue nécessité et c'est à ce point de vue que je me place pour discuter la question des banques.

J'en conviens, notre système est excellent. J'en suis intimement convaincu, notre système de banques est de tout premier ordre, mais il trahit bien quelques faiblesses. Il ne serait pas à l'honneur de l'habileté de nos banquiers canadiens, mais plutôt à leur discrédit, que notre système de banques ne fût pas presque aussi parfait que l'intelligence humaine le pourrait faire. Pourquoi en serait-il autrement? Nos banquiers jouissent ici de privilèges inconnus dans les autres pays. Ils ne paient pas tribut à l'Etat; ils ont en circulation des engagements qui leur font réaliser de forts profits, et surtout leur plus grand privilège c'est de jouir du monopole des dépôts du peuple. Le ministre des Finances m'a paru envisager assez à la légère l'importance de ce privilège. Dans la loi des banques en discussion figure une disposition portant que nul individu, compagnie, maison ou corporation ne saurait employer le mot "banque" d'une façon quelconque. En conséquence, lorsqu'on accorde une charte à un banque au pays, cette banque devient la seule dépositaire de l'épargne, de la richesse et des économies du peuple. En pareille circonstance, les déposants étant la pierre d'angle pour ainsi dire, la cause fondamentale du succès de notre système financier, il me semble que ces déposants devraient être l'objet de nos préoccupations dans cette mesure.

Il y a une grande diversité de systèmes de banques dans les différents pays. Celui du Canada diffère de ceux en vogue aux Etats-Unis, en Angleterre, en Ecosse ou en Allemagne. Dans tous ces pays, les banques sont tenues de payer à l'Etat une certaine partie de leurs profits ou d'accorder certains autres avantages sous forme de prêts. Ici tout ce qu'elles ont à faire, me semble-t-il, c'est de réaliser des profits pour leurs actionnaires et assurer leur circulation. Nous disons que notre système est le seul parfait. Il est difficile d'expliquer la génèse de cette situation; elle est née d'un cycle d'événements qui se sont succédé au Canada jusqu'à l'étape actuelle. M. Walker, une autorité dont l'honorable député ne saurait révoquer en doute la compétence, a prononcé, à la convention des banquiers en 1893 les paroles que voici:

De concert avec d'autres progrès sociaux, le commerce moderne des banques est surtout le résultat du crédit et du milieu et non pas de mesures législatives arbitraires ou de l'admission générale, dans une importante mesure, de principes bien consacrés par la pratique dans le commerce des banques.

Si je cite ces paroles, c'est comme réponse à l'argument formulé par l'honorable député cet après-midi au sujet du système en vogue relativement aux dépôts en l'état d'Oklohama. D'après les renseignements que j'ai pu recueillir au sujet du système suivi dans cet état, il est évident que les banques d'Etat sont tenues de confier chaque année un certain pour cent de leurs dépôts aux soins d'un conseil se composant du trésorier et autres fonctionnaires du gouvernement. Cela se fait annuellement, jusqu'à concurrence d'un certain maximum, et toutes les banques sont constamment responsables de la déconfiture d'une banque quelconque.

Seulement l'inconvénient, c'est que ce système n'est pas obligatoire. Il y a des banques nationales et des banques d'Etat, et comme sir Edmund Walker le dit à bon droit, ce qui peut constituer un succès dans les opérations commerciales d'une banque en tel pays pourrait être l'inverse en tel autre pays, et ce qui serait ici un succès pourrait être un succès ailleurs. L'argument du ministre ne prouve nullement que ce système n'ait pas été couronné de succès en Oklohama. L'eût-il été, je soutiens au regard du jugement de sir Edmund Walker, que ce ne serait pas preuve du succès ou de l'insuccès de ce système dans un autre pays où le ministère des Finances est aussi bien administré qu'au Canada. Je cite encore sir Edmund Walker:

Celui qui s'efforce de pénétrer les secrets de la science du commerce de banque, cherchant à découvrir quelque ensemble de principes servant de base à la pratique des banques par le monde entier, est déconcerté par les profondes divergences existant entre les systèmes des divers pays et la nature compliquée des conditions concomitantes de chaque système. Tel dogme exalté dans un pays est pure hérésie ailleurs. Les principes convenant parfaitement à un vieux pays, de population dense, doté d'une organisation très perfectionnée de chemins de fer et de télégraphes pour la distribution des marchandises et des nouvelles, et possédant assez de richesse pour faire des prêts aux autres nations, ces principes, dis-je, ne sont pas applicables à un nouveau pays, à population disséminée, doté de moyens fort imparfaits de ditribution, et ne possédant pas de richesse indépendamment de sa richesse immobilière, un pays ayant, de fait, besoin d'emprunter de pays plus anciens et plus riches.

M. ROSS.

Voici donc mon argument et ce que je suggère relativement à l'amendement de la loi des banques, c'est bien qu'on ait pu mettre un système à l'essai et cela sans succès en certain pays—et l'honorable député n'a pas prouvé que cet essai ait été infructueux en Oklohama—il ne s'ensuit pas que si on le mettait à l'épreuve ici, il aboutirait à l'insuccès.

Pour mon propre compte, c'est là une question non contentieuse. Je me place ici au point de vue des affaires et de ce que je crois juste pour la population du comté de Middlesex qui depuis deux ans souffre gravement du système actuel, et je m'inspire aussi des plus chers intérêts du Canada dans son ensemble. Nos banques doivent faire preuve de générosité et tenir un peu compte des besoins de ceux qui rendent possible la prospérité de ces institutions. Dans l'état publié par le département des Finances le 30 novembre 1912, je vois que le capital versé de nos banques s'élève à $114,000,000 et que le fonds de réserve est de $106,000,000. Cela veut dire, à mon avis, que, durant le cours de leur existence, le peuple canadien a payé à ces banques $106,000,000, outre les dividendes payés aux actionnaires, ou du moins une forte partie de ces dividendes.

Voilà qui prouve que le peuple canadien a fait preuve de générosité envers ces banques, et aujourd'hui comme par le passé, les banques ont le devoir d'accorder quelque protection aux déposants qui rendent ces institutions prospères.

Voyons maintenant le rapport qui existe entre les actionnaires et les déposants; car ce sont ces deux catégories de personnes qui rendent possible le succès des banques. D'abord, vient l'actionnaire qui place ses fonds dans une banque en vue d'en retirer un bon rendement, ce qui ne manque jamais en Canada; puis vient le déposant qui place son argent en banque parce que c'est une institution autorisée par le Parlement canadien et il la croit sûre. S'il le fait, ce n'est pas en vue de l'intérêt qu'il compte retirer, mais parce qu'il croit que son argent sera en sûreté, en attendant qu'il puisse trouver un bon placement. Voilà les deux catégories de personnes le plus intéressées dans le système des banques et quelles sont leurs situations respectives? Le capital acquitté des banques, paraît-il, est de $114,000,000. Les dépôts du peuple canadien s'élèvent approximativement à $1,100,000,000. Ainsi, voici des actionnaires mettant dans la communauté de société $114,000,000, tandis que les déposants y versent $1,100,000,000 et reçoivent 2½ p. 100, dans l'ensemble, pour leurs dépôts. C'est à dessein que je dis 2½ p. 100; car bien que les banques prétendent payer 3 p. 100, elles le font sur un pied si parcimonieux qu'en réalité cela ne fait que 2½ p. 100. Elles paient cet intérêt sur un pied mensuel minimum et par conséquent ce n'est pas 3 p. 100. Mais pour ce $1,000,000,000 il est de notoriété commune qu'elles ne paient aucun intérêt sur $300,000,000.

Puisqu'il en est ainsi, que devrait-on faire avec ceux qui ont versé, non pas la moitié, mais sept ou huit fois le montant d'argent versé aux banques par les actionnaires? Même si vous prenez en considération la double responsabilité à laquelle sont tenus les actionnaires, les déposants ont versé dans le fonds des banques quatre fois plus que les actionnaires. Il est vrai que la double responsabilité est imposée aux actionnaires, mais elle n'a pas été exigée souvent et même s'ils sont appelés à s'exécuter ils savent ce qui est exigé d'eux. Leur argent est placé dans les banques seulement comme un placement et ils ont à courir les chances de la guerre et les risques qui entourent les placements. Le déposant ne fait que mettre son argent dans un lieu de dépôt indiqué comme sûr par le Parlement du Canada.

Voyons ce qu'ont fait les banques pour développer le système des banques au Canada. Sur ce point je ne peux pas être de l'avis de l'honorable député d'York-sud (M. MacLean). Je crois que nos institutions financières ont fait quelque chose pour perfectionner notre système de banques dans notre pays et que jusqu'à un certain point elles ont réussi dans leur entreprise. Je suis en faveur de la partie importante des discours de l'honorable député d'York-sud, car je crois que ce serait une excellente chose pour nos banques et une bonne mesure à édicter par le Parlement, d'avoir une enquête complète sur le système des banques avant que les chartes soient renouvelées à la fin de chaque décade. Nous savons par l'expérience que nous avons acquise dans d'autres entreprises que les enquêtes ont été très utiles. Il y a quelque temps des doutes s'étaient élevés sur les méthodes d'affaires des compagnies d'assurance au Canada. Les accusations qu'on portait étaient très sérieuses et elles étaient appuyées par des témoignages très graves, au point que le Parlement jugea qu'il était désirable d'ordonner une enquête sur leurs méthodes d'opérer. Nous savons quel fut le résultat de l'investigation; nous savons qu'il fut tout à l'avantage de la population et qu'elle en a beaucoup profité. Il y a eu des rumeurs et même plus que des rumeurs, qui ont circulé dans le pays durant les dernières années, qu'une des banques les plus puissantes du Canada avait perdu $7,000,000 dans une opération aléatoire au Mexique.

Je ne sais si c'est vrai ou non. A la législature de l'Alberta on a déclaré que le gérant d'un banque de l'Ouest s'était ootrové un fort montant d'argent en raison de certains prêts qu'il avait consenti à des

compagnies. Ce sont là des accusations sérieuses et si des opérations de ce genre ont eu lieu ou s'il y a quelque indice qu'elles ont été faites, le conseil donné par l'honorable député d'York-sud est très bon et une commission nommée par le Parlement pour faire une enquête dans le système des banques du pays devrait faire un examen des plus minutieux. Une telle enquête servirait beaucoup les intérêts du pays. Mais pourtant je ne suis pas d'accord avec lui quand il dit que les banques du Canada n'ont pas essayé de perfectionner leur système.

Je vais reprendre encore la brochure que j'ai déjà citée à propos de la question de la circulation monétaire. J'ai remarqué un passage que je citerai et que je ne peux admettre. L'auteur dont je parle est sir Edmund Walker. Il parle de l'octroi des chartes de banque et il pense que les chartes devraient être octroyées pour une période de temps supérieure à dix ans. Il dit que les banques, en vertu de leur charte, ont une durée trop courte, que ces chartes doivent être renouvelées tous les dix ans et il continue ainsi:

Cela assure, une seule fois en dix ans, une complète discussion des principes sur lesquels repose la loi et des détails qui se rattachent à son application. Dans l'intervalle, nous sommes entièrement débarrassés des tentatives faites par les démagogues ou par des législateurs ambitieux mais mal renseignés pour s'occuper des détails de notre système, mais pendant la session du Parlement qui précède la date de l'expiration des chartes, nous avons à défendre notre système contre le démagogue, l'ennemi des banques, le citoyen honnête mais sans expérience qui écrit des lettres à la presse, quelquefois contre la presse elle-même —en somme contre toutes les sources d'attaques que connaissent bien les institutions qui possèdent une connaissance par le peuple, quand elles se présentent devant le public pour rendre compte de leur gestion.

Je plains beaucoup les banquiers et je n'ai pas l'intention de me placer dans une de ces catégories; je suis loin d'être un ennemi des banques, bien que je puisse être un citoyen honnête et inexpérimenté. Je préférerais être un ami qu'un ennemi des banques. Je crois que ce serait bien beau d'avoir une banque comme le désire sir Edmund Walker. Il établit qu'il y a quatre conditions qui sont préalablement nécessaires pour avoir un excellent système de banque et je vais faire encore quelques citations de son volume:

Il faudrait créer une monnaie légale qui ne laisserait aucun doute quant à sa valeur et qui fût immédiatement convertible en espèces et répondant en volume aux besoins du commerce. En disant cela, je ne veux pas être considéré comme soutenant que les banques devraient nécessairement jouir du droit d'émettre des billets. La question de savoir si elles devraient ou ne devraient pas émettre des billets, doit toujours, je le présume, finir par la discussion de la nécessité qui peut se produire dans un pays particulier ou dans le système de banques.

Je crois devoir dire franchement au ministre des Finances qu'il a fait un bon pas en avant, bien que mon honorable ami de York ne soit pas d'accord avec moi pour accorder une augmentation d'élasticité au système de banques relativement à la monnaie légale. J'approuve cela autant que je puis m'en rendre compte. Tout ce qu'il pourra faire pour augmenter la circulation de l'argent dans le pays d'une façon effective et sûre, recevra toujours mon cordial appui.

Voici la seconde condition qui est préalablement nécessaire:

Il faut avoir les moyens nécessaires pour distribuer l'argent sur toute l'étendue du pays, de façon à ce qu'il en résulte les plus petites inégalités possibles dans le taux de l'intérêt.

En ce qui concerne cette condition nécessaire pour obtenir un système meilleur de banques, je ne parlerai pas d'après mes propres connaissances, mais j'apprends des membres de la Chambre qui représentent l'Est et l'Ouest, qu'il existe de grandes inégalités dans les taux d'intérêts exigés dans l'Est et dans l'Ouest et ceux de la province d'Ontario. Des membres de la Chambre m'ont dit qu'il n'y a pas longtemps ils pouvaient emprunter de l'argent à 5 p. 100, maintenant ils sont obligés de payer 6 p. 100. Des députés du Nouveau-Brunswick me disent qu'ils doivent payer 6 ou 7 p. 100, tandis que dans l'Ontario nous payons 6 p. 100, et on me dit que dans l'Ouest on ne tient aucun compte de cette disposition de la loi des Banques qui interdit aux banques de demander plus de 7 p. 100 d'intérêt. S'il en est ainsi, l'enquête demandée par mon honorable ami fera connaître la chose et il faudrait y aviser par les moyens légaux. La troisième condition nécessaire est la suivante:

Il devrait répondre aux besoins légitimes de l'emprunteur, non pas seulement dans les circonstances ordinaires, mais dans les moments d'embarras financiers au moins sans cette restriction qui produit des taux d'intérêts anormaux et des faillites.

Je crains bien que sur ce point, notre système financier soit susceptible d'amélioration. Mais je ne m'occuperai pas de cela, je négligerai cette question pour continuer à examiner ce que sir Edmund Walker pose comme quatrième et dernière condition nécessaire pour établir un bon système de banques.

Il devrait assurer au déposant la plus grande mesure possible de sûreté.

Je tiens à insister là-dessus. Je prétends que d'après notre système financier il n'existe absolument aucune sûreté pour les déposants. Les banquiers ont été sages en ce qui concerne la circulation et je puis

expliquer à la Chambre, si elle ne le sait pas déjà, mais je crois qu'elle le sait, comment il se fait que ce changement a été décidé à propos du problème de la circulation des billets. Jusqu'à 1880, il n'y avait absolument aucun fonds pour la circulation des billets et même plus tard que cela. Mais jusqu'à 1890, il n'y avait même pas de priorité accordée à la circulation des billets et sir Edmund Walker dit à ce sujet:

Le changement fait en 1880 a été amené par la faillite d'une petite banque qui avait une circulation d'environ cent vingt-cinq mille dollars et qui paya à tous ses créanciers, les porteurs de billets compris, seulement 57½ p. 100. Le changement dans la loi actuellement en vigueur a été motivé par la demande d'une monnaie courante qui circulerait dans tout le Canada sans escompte en aucun cas.

Il dit aussi que:

Lors du renouvellement des chartes en 1880, le billet de banque en circulation fut déclaré jouissant d'une garantie de priorité sur tout l'actif et au dernier renouvellement en 1890, les banques, à leur propre demande, furent obligées de créer dans l'espace de deux ans un fonds de garantie de 5 p. 100 sur leur circulation, qui doit être conservé intact, mais dont la contribution sera limitée à 1 p. 100 si le fonds est complet.

L'action des banques sur ce point est très louable, mais si elles ont modifié leur système parce qu'une petite banque autorisée au capital de $120,000 avait failli, combien d'argent les déposants ont-ils perdu et combien de banques ont failli depuis le dernier renouvellement des chartes. Depuis 1891, si je m'en rapporte aux statistiques, neuf banques ont fait faillite au Canada. Prenons le pays tout entier depuis la Confédération de 1867 au point de vue des faillites de banques et voyons comment les déposants ont été traités comme résultat de ces faillites. Mon honorable ami le ministre des Finances a dit cet après-midi que seulement la moitié de 1 p. 100 avait été perdu par les déposants. Cela semble très peu, mais voyons la liste. Depuis 1867, 23 banques autorisées ont fait faillite. Dans tous les cas, sauf deux, les porteurs de billets ont été payés en entier. Pour la Mechanics Bank de Montréal, les porteurs de billets n'ont reçu que 57½ p. 100 et dans celle de la banque de l'île du Prince-Edouard, 59½ p. 100. Voyons ce qu'ont eu les déposants. Dans onze cas sur 23, ils n'ont pas été payés entièrement, mais ils ont reçu les montants suivants: 50 p. 100, 57½ p. 100, 96 p. 100, 66⅔ p. 100, 10 6-10 p. 100, 99⅝ p. 100, 59 p. 100, 75½ p. 100, 17½ p. 100. Depuis l'époque de la Confédération jusqu'à ce jour vingt-trois banques ont failli et les déposants dans douze ou treize environ ont reçu moins que le montant de leurs dépôts.

Le ministre des Finances dit que la proportion que je lui ai faite n'est pas praticable. Je ne comprends pas ce que le ministre des Finances veut dire quand il déclare qu'elle n'est pas praticable, car ma proposition est simplement celle-ci: Il y a $650,000,000 déposés dans les succursales d'épargne de nos banques. Ce montant devrait être protégé. Les banques ne pourraient pas exister un an si leurs dépôts n'existaient pas. Ces déposants devraient recevoir quelque chose pour leur argent. Les banques réalisent d'énormes profits avec ces dépôts et il n'est que juste que vous fassiez à l'égard des déposants ce que vous avez déjà fait avec le fonds de rachat des billets. Je ne dis pas que vous devriez accomplir tout cela en un an, mais vous devriez imiter ce que vous avez fait dans le cas du fonds de rachat des billets.

On devrait mettre de côté 1 p. 100 cette année, 1 p. 100 l'an prochain et ainsi de suite jusqu'à concurrence de 3, 4 ou 5 p. 100, selon ce que l'on croira nécessaire pour protéger les déposants. Cela n'imposerait pas de charges trop lourdes aux banques. J'irai même jusqu'à demander que lorsque cet argent sera versé dans le trésor public, les banques reçoivent du revenu consolidé une somme égale à l'intérêt qu'elles auraient payé aux déposants, si cet argent était resté dans les banques. De cette manière, le seul inconvénient pour les banques serait qu'elles ne pourraient pas disposer elles-mêmes de cet argent.

Les banques ont l'usage absolue de $116,000,000, pour lesquels elles ne paient pas un sou, si ce n'est 2 cents et un huitième par billet, ce qui représente, dit-on, la gravure et l'impression des billets. Une réserve de 3 p. 100 sur les dépôts représenterait environ $20,000,000, et une réserve de 5 p. 100, environ $30,000,000. Si le Gouvernement du Canada exigeait ce dépôt des banques, il constituerait une protection suffisante pour les déposants, et d'un autre côté, l'Etat pourrait utiliser cet argent pour lequel il ne paierait qu'un intérêt de 3 p. 100, tandis que nos emprunts à l'étranger nous coûtent plus cher que cela.

Si ce système était étendu à toutes les banques canadiennes, les dépôts qui sont, en fin de compte, la base de tout notre système de banque, seraient absolument garantis. Examinons un peu quelle serait la situation. Il y a trois banques au Canada dont les déposants ne seraient pas absolument protégés par ce système. Mais je m'empresse d'ajouter que les déposants dans ces trois banques peuvent se passer de cette protection. Les dépôts dans le département d'épargne de la banque de Montréal s'élèvent à $97,000,000; dans la banque du Commerce, à $88,000,000; dans la banque Royale à $73,000,000. Un fonds de garantie de $30,000,000 ne garantirait pas les dépôts si ces banques tombaient en déconfiture, mais c'est une éventualité qu'il n'est pas même possible de supposer.

Dans les autres banques, les plus forts dépôts s'élèvent à $39,000,000 et à $34,000,000. Dans toutes les autres, ils sont inférieurs à $30,000,000, et dans la plupart ils n'atteignent pas $10,000,000.

Je maintiens donc que, sans gêner nos banques dans leurs opérations, sans causer une pénurie de numéraire dans le pays, on pourrait garantir effectivement les dépôts, sauf dans les trois banques que j'ai mentionnées, et je suis convaincu que l'on admettra avec moi que les déposants de ces banques peuvent se passer de protection.

Voyons maintenant quels sont les avantages du système que je préconise. D'abord, cette réforme sera juste, puisque les déposants sont ceux qui contribuent le plus puissamment à la fondation et au maintien des banques et que ce sont eux qui en retirent le moins d'avantages. L'enjeu des déposants dépasse de quatre fois celui des actionnaires, même en tenant compte de leur double responsabilité; de plus, ils ne touchent qu'un faible intérêt, et c'est pourquoi ils méritent d'être protégés. Mon deuxième argument c'est que ce système rendrait moins nécessaire une minutieuse inspection des banques.

Il existe un fonds commun pour le rachat des billets et l'association des banquiers est autorisée à faire des règlements concernant l'émission des billets mis en circulation par toutes les banques. De cette manière, l'association exerce un certain contrôle sur toutes les banques et peut les obliger à se conformer à la loi.

Je ne vois pas pourquoi une disposition semblable ne serait pas introduite dans le présent bill, pour donner à l'association des banquiers un contrôle plus effectif sur tout notre système de banque et nos institutions financières. De cette manière l'association pourrait être tenue au courant de ce qui se passe dans chaque institution. Si toutes les banques, grosses et petites, étaient collectivement responsables des dépôts dans toutes les banques, on pourrait être certain que l'association des banques, que la banque de Montréal, que la banque du Commerce, que la banque Royale, que toutes les banques faisant partie de l'association, verraient à ce qu'aucune d'elles n'encourage les spéculations hasardeuses, les opérations louches ou frauduleuses. Les grandes institutions auraient tout intérêt à informer le ministre des Finances de tout ce qui pourrait se produire d'irrégulier; et si le système d'inspection établi par le bill est adopté, bien que je ne l'approuve pas, le ministre pourrait envoyer immédiatement un fonctionnaire examiner les affaires de la banque incriminée et prendre les moyens de la ramener dans le droit chemin. Le système que je préconise aurait pour effet de mettre l'association des banquiers en état d'empêcher toute opération irrégulière dans les banques canadiennes.

M. ROSS.

Le troisième argument en faveur de cette réforme, c'est que si les dépôts dans les banques étaient absolument garantis, ils augmenteraient dans d'énormes proportions. Je sais personnellement que la faillite de la Farmers' Bank a eu un effet désastreux sur toutes les banques, dans la partie du pays que j'habite et que cet effet se fait encore sentir aujourd'hui. Il est à ma connaissance personnelle qu'après le faillite de cette banque, des hommes qui n'avaient jamais voulu prêter sur hypothèque se sont empressés d'aller retirer leur argent des banques pour le placer ailleurs.

Les banques elles-mêmes profiteraient de la réforme, car si le public avait une confiance absolue dans les banques, il y placerait son argent et les banques feraient des affaires plus considérable. Le ministre des Finances admettra avec moi que tout ce qui est de nature à encourager l'épargne, parmi le peuple, contribue à la prospérité du pays.

Quelles sont les raisons que l'on donne à l'encontre de ma proposition? La première, c'est que l'on forcerait ainsi les grandes banques à venir en aide aux petites; ce qui ne serait pas juste puisqu'on les obligerait à encourager des concurrents. A cette objection, je réponds que s''il est dans l'intérêt du public que les grandes banques agissent ainsi, il est de leur devoir de le faire et il est de notre devoir de les y contraindre.

Nos grandes banques, et particulièrement la plus grande de nos banques, ont reçu assez d'encouragement et de protection de l'Etat et du public, pour que nous leur imposions une réforme dans l'intérêt de notre système de banque en général. Par esprit public et en reconnaissance des nombreux avantages que ces institutions ont reçu et reçoivent encore, elles devraient être disposées à faire quelques sacrifices pour mettre notre système de banque sur des bases plus solides.

Un autre argument c'est qu'en adoptant le système que je conseille, on créerait une fausse sécurité. J'avoue que je ne comprends pas qu'on émette une pareille prétention. Le Gouvernement ne s'engage aucunement à garantir ces dépôts; ce sont les banques elles-mêmes qui donneront la garantie. Il n'y a pas une impression plus profondément enracinée dans l'esprit du public que celle qui veut que les dépôts dans les banques soient absolument garantis par le gouvernement, bien que la faillite de la Farmers' Bank ait quelque peu contribuer à dissiper cette impression.

Que s'est-il passé dans l'affaire de la Farmers' Bank? Nous connaissons tous les lamentables résultats de cette faillite. Des centaines de mes commettants en ont été les victimes. J'ai ici un état du liquidateur dans lequel il est dit que les dépôts s'élevaient à $1,100,000 et que la double

responsabilité n'a rapporté que $20,000. Si j'en crois cet état, pas un seul déposant ne retirera un p. 100 sur son dépôt. Un des membres du comité qui a été formé pour venir en aide aux victimes de cette faillite me dit que cette catastrophe a causé la ruine de 600 familles, dans la province d'Ontario, non pas six cents personnes, six cents familles. Des hommes qui avaient cédé leurs terres, des hommes qui avaient renoncé à leurs occupations et qui comptaient sur leur petit avoir pour terminer leurs jours à l'abri du besoin, se sont trouvés dans la plus profonde misère. J'en connais, dans mon propre comté, qui ont dû partir pour l'Ouest et s'établir sur des terres que le Gouvernement met gratuitement à la disposition de ceux qui veulent les cultiver.

Puisque je suis amené à parler de cette question de la Farmers' Bank, il y a un autre point que je tiens à mentionner. Dans la partie du pays que j'habite une forte pression a été exercée sur les candidats, pour leur faire promettre, que s'ils étaient élus, ils verraient à ce que les déposants et les actionnaires de cette banque fussent complètement remboursés de leurs pertes.

M. LEMIEUX: Qui disait cela?

M. ROSS: Les déposants et leurs représentants dans toute la province d'Ontario exigaient cette promesse des candidats. Pour ma part, j'ai considéré qu'une pareille demande n'était pas raisonnable et je n'ai rien voulu promettre. J'ai dit aux électeurs que si j'étais élu et que si un projet de loi équitable était déposé, je l'appuierais; que si le projet me paraissait injuste, je le combattrais, mais que je ferais tout en mon pouvoir pour leur venir honorablement en aide. J'agis beaucoup sur ce qu'on m'a dit dans mon intention de proposer un amendement, lorsque le bill sera en discussion devant le comité et cet amendement trouvera de nombreux partisans, si j'en crois ce qui m'a été rapporté. On me dit que 28 candidats conservateurs se sont engagés solennellement, si les libéraux étaient défaits et si les conservateurs étaient appelés au pouvoir, à demander à la Chambre de rembourser les déposants et les actionnaires. Quelques-uns sont même aller plus loin et ont promis aux déposants de leur faire rembourser leurs dépôts avec intérêt, à compter du jour où M. Borden prendrait le pouvoir. Je pourrais amener des légions de témoins pour prouver que pareilles promesses ont été faites. J'espère que tous ceux qui les ont faites ou du moins ceux d'entre eux qui ont été élus, se croiront obligés d'appuyer ma proposition qui tend à protéger les déposants dans toutes les banques. Si l'on admet que le Gouvernement avait le devoir d'indemniser les déposants et les actionnaires de la Farmers' Bank, il faut admettre qu'il est du devoir du Gouvernement de créer un fonds à même le fonds même de la banque pour protéger les déposants de toutes les banques. Je n'en dirai pas davantage sur cette question pour le moment, mais j'aurai l'occasion d'y revenir.

Je vais traiter, en passant, la question de l'inspection; cependant, je dirai tout d'abord, que j'ose espérer que l'honorable ministre ne se contentera pas de déclarer au comité que c'est là une idée qu'il est impossible de réaliser, ni d'énoncer pour raison que la quantité des dépôts est trop énorme. M'est avis qu'on peut invoquer ce motif dans un tout autre sens; il me semble, en effet, que plus le trésor que l'on possède est considérable, plus on doit chercher à le protéger. Si le montant de l'émission des billets représente $100,000,000 et que celui des dépôts s'élève à $1,100,000, on devra, il me semble, protéger jusqu'à concurrence de cette somme les dépôts; j'ose espérer que l'honorable ministre étudiera très sérieusement cet aspect de la question et qu'il ne réliquera pas dans l'ombre en se servant de l'argument que ce n'est pas là affaire de banque véritable. Un commerce de banque basé sur la prudence semble avoir existé de tout temps; on lui donne différentes définitions suivant les différents pays. D'après ce que nous a dit l'honorable ministre, nous devons savoir qu'il s'agit ici d'une innovation, de ce qu'aucun autre pays n'a essayé de faire; je n'estime pas qu'il puisse négliger un argument de cette nature, pour la seule raison que nous n'avons pas essayé ce système au Canada.

Quant à l'audition dont l'honorable ministre parle dans le projet de loi qu'il nous a soumis, je dirai que je ne puis voir comment il va poursuivre les résultats qu'il en attend. Nous savons tous comment se tiennent les assemblées des directeurs de banques; nous n'ignorons pas qui sont ceux qui s'y rendent et quels sont les actionnaires qui détiennent des procurations, de même que nous sommes au courant de ce qui s'y passe ordinairement. Il me paraît que la seule chose qui puisse se produire, c'est la nomination, en qualité de vérificateur, de l'homme que le gérant général veut faire nommer à ce poste. Autrement dit, le vérificateur sera la créature du gérant général; il sera payé par la banque; il devra sa position à la faveur et à l'estime du gérant général; il devra, pour atteindre ce poste, obéir jusque dans les moindres détails aux ordres de cet employé supérieur. Je le dis en toute sincérité, je ne crois pas que cette réforme produise l'effet qu'en espère l'honorable ministre.

Je crois plutôt qu'il serait facile d'organiser un système d'inspection par l'Etat en retenant les services de fonctionnaires

compétents, d'hommes possédant toutes les connaissances requises au point de vue de la pratique connue à celui de la théorie, et en leur payant des appointements raisonnables. Nous n'avons pas besoin de nous montrer mesquins dans cette question, parce que nous avons fait beaucoup d'argent dans ce pays au cours des quinze dernières années.

J'estime que le conseil donné par mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean) vaut de l'or; il a demandé qu'on instituât un sous-comité ou un sous-département du ministère des Finances qui aurait l'entière responsabilité de l'inspection des banques de ce pays. L'argument invoqué par l'honorable ministre pour combattre cette idée, c'est que cela créérait une fausse sécurité; que si nous avions l'inspection des banques par l'Etat, celui-ci assumerait la responsabilité qui incombe aux banques. L'inspection par l'Etat existe chez nos voisins; on m'informe qu'on trouve ce système en Allemagne et je ne crois pas que les populations de ces divers pays tiennent leur gouvernement responsable des faillites de certaines banques qu'on y compte.

Voyons si cette impression n'existe pas dans le public à l'endroit d'autres questions. Prenons, par exemple, la politique poursuivie dans l'Ontario. Examinons ce qui en est quant aux compagnies d'assurances. Mon honorable ami sait que, d'après un statut provincial, le surintendant des assurances a le pouvoir d'entrer dans les bureaux de toutes compagnies d'assurances; de parcourir tous les livres de cette dernière; d'interroger les témoins sous serment; de demander des états spéciaux, enfin, de faire une enquête complète sur tous les actes de cette compagnie, soit à son bureau principal, soit à ses succursales; cependant, personne n'osera prétendre que le Gouvernement de l'Ontario ou que celui d'Ottawa est responsable pour les compagnies d'assurances de ce pays. Il n'existe pas de fausse sécurité sous ce rapport. Le même fait se produit à l'endroit des compagnies de prêts et des compagnies d'assurances qui retirent du statut fédéral. Je crois donc que la prétention de l'honorable ministre sous ce rapport tombe d'elle-même; quant à moi, j'approuverai de toute l'énergie dont je suis capable un système d'inspection par l'Etat, système qui sera sous la direction d'une subdivision du ministère des Finances.

M. SAMUEL SHARPE (Ontario-nord): Je ne crois pas que la Chambre puisse se trouver plus engagée qu'elle ne l'est dans la discussion du projet de loi qu'on lui a soumis. La loi que nous étudions affecte toutes les sphères de l'industrie et du commerce et toutes les corporations du pays.

J'estime qu'il est passé le temps où les habitants de ce pays étaient, pour ainsi parler, à la discrétion des banques et d'autres institutions de même nature. Je ne pense pas que le total des faillites qui se sont produites au Canada en ce qui concerne les banques soit de nature à excuser les commentaires favorables et les exposés que se sont permis de faire et d'énoncer, à propos de notre système de banque, l'honorable ministre des Finances et l'honorable représentant d'Halifax. J'ai à la main une lettre circulaire qu'à publiée M. H. C. McLeod, ex-gérant de la banque de la Nouvelle-Ecosse. Parlant du pourcentage des faillites de banques au Canada, il écrit ce qui suit à à la page 10 de cette publication:

> De 1893 à 1909, au cours d'une ère de prospérité de nature à augmenter rapidement le volume des dépôts en banque et à en doubler la valeur, le Canada a compté des faillites dans une proportion d'environ 4 à 5.

Plus loin il décrit:

> Nous serions tentés de compulser les états fournis par les Etats-Unis d'Amérique au cours de la période qui a marqué la phase la plus critique par laquelle sont passées les banques de l'Union et qui embrasse environ soixante ans, pour trouver des statistiques avec lesquelles nous pourrions établir une comparaison favorable quant aux résultats de notre système. Quiconque recherche la raison de ce résultat défavorable doit en arriver à la conclusion que la cause principale de cet état de choses est le manque de surveillance de la direction et de l'administration générale des banques canadiennes.

De la Confédération jusqu'à nos jours on a compté vingt-quatre faillites de banques. Depuis la dernière revision du statut en 1910, on a relevé six ou sept failites. Je fais observer que cela fait voir combien déplorablement inefficace est notre système de banque; il est radicalement insuffisant et la Chambre devrait remédier à cette lacune. Quant à moi, je serai heureux de me joindre à d'autres honorables membres de cette Chambre et de leur prêter toute l'aide dont je puis disposer pour atteindre ce but.

Il s'est produit récemment un désastre financier au Canada, celui de la Farmers' Bank. Cette institution avait malheureusement une succursale dans mon comté. Aussi, la revision du statut relatif aux banques est-elle commentée de toutes parts dans cette partie du pays. Des centaines de personnes ont perdu des sommes assez élevées; dans bon nombre se trouvent des fonctionnaires de cantons et de municipalités. J'ai donc raison de dire que cette population comprend la nécessité qui s'impose d'étudier avec soin et de reviser les dispositions de ce statut. J'estime que tout le pays tiendra les membres de cette Chambre responsables de la forme que prendra cette loi. L'honorable ministre des Finances a, je crois, fait preuve d'une prudence de bon aloi dans l'accomplissement

de ses devoirs jusqu'à ce jour; cependant personne ne lui enviera la tâche qui lui incombe de contenter tout à la fois la population de ce pays et l'association des banquiers. Je crois que le prédécesseur de l'honorable ministre des Finances éprouverait à soumettre un projet de loi plus d'hésitation que n'en ressent mon honorable ami. M'est avis que les modifications mentionnées à ce projet de loi sont de nature à remédier à l'état de choses dont on se plaint et qu'il l'emporte, sous ce rapport, sur celui présenté par l'ancien ministre des Finances; cependant, à mon humble avis, le projet qui nous est soumis ne satisfait pas complètement l'attente de notre population. Lorsque l'ancien ministre des Finances proposait le projet de loi à l'effet de prolonger d'un an l'existence des chartes de différentes banques, le 17 mai 1911, j'ai saisi l'occasion pour faire quelques courtes observations à ce sujet. On trouvera à la page 9335 du hansard les paroles suivantes que j'ai prononcées et que je cite:

J'appellerai l'attention du ministre des Finances sur l'opportunité de nommer une commission royale, pour s'enquérir complètement de la situation des banques dans ce pays et autres pays, afin d'améliorer notre loi présente des banques. Des événements récents ont dévoilé plusieurs défauts sérieux dans cette loi. Les clauses relatives à l'inspection par l'Etat n'ont pas l'approbation d'un grand nombre. Les clauses du bill déposé ne seraient pas approuvées par plusieurs, à l'exception des autorités des banques.

Je discutai ensuite l'opportunité de nommer une commission royale de la nature de celle qu'a proposée ce soir l'honorable représentant d'York-sud (M. Maclean) et que l'honorable député de Middlesex-ouest (M. Ross) a approuvée. J'entretiens encore l'opinion que c'est là le meilleur moyen de résoudre cette question. Le comité des banques et du commerce ne constitue pas le corps idéal quand il s'agit de discuter des questions de cette importance et de rechercher la solution de problèmes de cette envergure.

On nous dit que les opérations des banques sont multiples à l'infini et très compliquées; je partage cette opinion. On ne s'attend pas à ce que tous les membres de la Chambre connaissent à fond les convictions ou la complexité des affaires de banque, non plus que les modifications qu'il faut apporter au statut qui s'y rapporte. Je crois qu'une commission d'experts devrait étudier cette question dans tous ses détails et faire rapport à la Chambre qui profiterait de ce travail pour se renseigner. Il n'y a pas très longtemps, les Etats-Unis ont dépensé environ $270,000 à des enquêtes sur les conditibns dans lesquelles se poursuivait le commerce de banque dans le but d'améliorer leur système. Le congrès, à une majorité de 237 à 8, a adopté une résolution donnant instruction à son comité des banques et du commerce de poursuivre une enquête sur le commerce de banques aux Etats-Unis et de faire rapport. D'autres pays dépensent également des montants considérables en vue d'établir ce commerce sur des bases convenables. Apparemment, nous, au Canada, nous nous contentons de l'ancien état de choses et ne tentons le moindre effort (sauf quand il s'agit de discussions de la nature de celle-ci) en vue d'améliorer notre système de banques. Je dis qu'il n'est pas nécessaire d'invoquer d'autre argument pour démontrer que, si nous avons compté vingt-quatre faillites de banques au Canada depuis la Confédération, et de une à cinq de 1983 à 1909, et sept autres depuis la dernière revision du statut relatif aux banques, il y a quelque chose de radicalement mauvais dans nos lois des banques. Des calculs récents ont démontré ce fait jusqu'à l'évidence; notre population insistera pour que la Chambre avise à fournir d'autres garanties qui préviendront une répétition de fraudes et de faillites de la nature de celles qui se sont produites tout récemment dans le cas des affaires de banques.

Si nos banques poursuivent un commerce légitime, elles n'ont rien à craindre d'une enquête honnête qu'on tiendra sur leurs opérations. Il va sans dire que nous pouvons nous attendre à ce que les intérêts enfin—qui sont considérables—s'opposent à cette enquête. C'est toujours ce qu'ils ont fait, du reste. Ils clameront que cela causera une perturbation, sinon une panique, dans les affaires. C'est toujours le cri que poussent ceux qui sont fortifiés dans leurs droits et dans leurs privilèges. C'est le cri qu'ils poussent—que le malaise règnera dans les affaires qui se trouveront ainsi à pérécliter. Je crois que le meilleur moyen d'envisager cette question n'est pas celui que nous offre le comité des banques et du commerce, mais une commission royale qui s'enquerra de l'état du commerce de banques, non seulement au Canada, mais encore aux Etats-Unis et dans d'autres pays, et qui conseillera d'énumérer à notre statut relatif aux banques toutes les sages dispositions qu'on trouve dans la législation d'autres pays et qui peuvent convenir à notre système. Si, toutefois, on ne nomme pas de commission royale pour faire une enquête sur notre système de banque et pour en améliorer les lois, que le comité des banques et du commerce discute cette question sur toutes ses faces autant que le temps lui permettra de le faire. Je fais observer—et je crois que c'est bien là l'idée qu'on doit se former des pouvoirs qui appartiennent à la Chambre—que le comité des banques et du commerce devrait avoir toute la latitude nécessaire pour assigner et entendre tous ceux qui désireraient être interrogés quant au fonctionnement du statut relatif aux banques. Tout le monde sait ce qui arrivera. L'association des banquiers sera représentée ici, par un avocat qu'elle paiera, par

les présidents, les gérants et les directeurs des banques intéressées, et ceux d'entre-nous qui ne sommes pas familiers avec les roueries du commerce de banque, nous nous trouverons dans la confusion.

Nous devrions être représentés là par des avocats au service du public, et l'on devrait y faire venir de n'importe quelle province toutes les personnes qui désireraient prêter leur concours aux délibérations du comité. A mon avis, les représentants de la classe agricole qui désirent apporter leur témoignage, comme le président de l'association des producteurs de grains de l'Ouest, le président de la Dominion Grange, les rédacteurs du "Grain Growers Guide" et du "Weekly Sun" devraient être mandés. En outre, le comité devrait s'efforcer de s'assurer le concours de quelques-uns des inspecteurs américains qui nous feraient part de leur expérience au sujet du mode d'inspection qui prévaut aux Etats-Unis.

Enfin, nous devons noter qu'aucun de ceux dont les intérêts sont étroitement liés à ceux des banques n'a soulevé la moindre objection aux dispositions de ce projet de loi; pas une seule des autorités qui composent l'association des banquiers n'a fait entendre la moindre protestation à son sujet. Le "Saturday Night" dans sa discussion du projet, a déclaré que l'ex-ministre des Finances a toujours eu l'habitude, avant d'exposer à la Chambre un projet de loi concernant les banques, de le faire approuver au préalable par l'association des banquiers.

J'ignore si dans le cas actuel cette coutume a été observée.....

M. WHITE: Le bill a été déposé à la Chambre sans qu'on l'ait préalablement soumis à l'association des banquiers.

M. SHARPE: Je reçois avec plaisir du ministre l'assurance que l'association des banquiers n'a pas eu l'occasion d'étudier ce projet avant qu'il ait été soumis à la Chambre, car c'est, à mon sens, aux membres de la Chambre qu'il incombe de discuter un projet de loi avant que les intérêts qu'il affecterait puissent avoir la moindre influence sur leur opinion. Quoiqu'il en soit je prends comme autorité le "Saturday Night" qui est un journal digne de confiance.

M. GRAHAM: Pour moi, le "Saturday Night" a tort. Les personnes vitalement intéressés à une question de cette nature font part dès qu'elle entre en discussion de tous les arguments qu'elles ont à leur disposition; mais je crois que la question est invariablement soumise à la Chambre avant de l'être à qui que ce soit.

M. SHARPE: Quoi qu'il en soit, tous les projets de loi présentés à la Chambre par les anciens ministres, aussi bien que le projet actuel, n'ont jamais reçu la désapprobation de l'association des banquiers, ni d'aucune des personnes dont les intérêts sont identiques à ceux des banques. Je présume que dans ces conditions elles le trouvent acceptable, qu'elles s'attendent à certaines concessions, et je ne doute pas que les intéressés, mieux ceux qui font partie du comité des banques et du commerce de la Chambre, ne s'efforcent de conserver tous les privilèges qu'ils possèdent, sans laisser au public la possibilité d'améliorer les conditions actuelles.

La Chambre sait que ce projet n'est pas une mesure politique, et je suis heureux de voir que le ministre des Finances invite tous les députés à exprimer leurs avis. Ceux-ci doivent, selon moi, exprimer librement leur opinion, et je ne crois pas que le public se plaindrait si la discussion de la seconde lecture du projet se prolongeait huit ou dix jours. D'accord avec l'honorable représentant de Middlesex (M. Ross), je pense que la Chambre n'a jamais été saisie d'un bill plus important que ce projet de refonte de la loi des banques, et elle ne devrait pas hâter ses conclusions, car il est important que la Chambre puisse avoir toutes les occasions voulues de le discuter et d'exprimer ses vues en la matière. Je représente une circonscription rurale; j'ai conféré à ce sujet, avec une multitudes de gens appartenant à des districts ruraux, au moment de formuler un premier avis, je dois dire que le ministère des Finances, en ne présentant pas de mode d'inspection par les soins de l'Etat, n'a pas tenu compte du sentiment populaire.

Pour me servir d'une expression familière, il n'a pas collé son oreille au sol pour écouter attentivement, ou bien s'il l'a fait, c'est la mauvaise qu'il a collée; car les désastres financiers dont nous avons été témoins en ces dernières années, désastres occasionnés par la faillite de certaines de nos banques, et les pertes sérieuses qui s'en sont suivies par le public,—désastres dus, c'est fait admis, aux lacunes dont il faillait purger la loi des banques, me font croire que la masse de la population, serait en faveur de l'établissement d'un service d'inspection relevant du gouvernement fédéral.

Si je ne me trompe, l'honorable ministre des Finances dans son diagnostic de la maladie, au lieu de conclure à la nécessité d'une opération chirurgicale, s'est prononcé en faveur d'un traitement moins radical, à l'homéopathie. Il n'existe aucune disposition relative à l'inspection; le bill ne prescrit que de simples vérifications par les soins des actionnaires, chose qui ne saurait en aucune façon satisfaire l'opinion publique.

La seule circonstance atténuante, si toutefois c'en est une, et j'en doute—que je puisse trouver dans le désastre de la "Farmer's Bank", c'est qu'il a contribué

à amener la Chambre à concentrer son attention sur les lacunes de la loi. Je ne suis pas loin de croire que si le ministre n'a pas effectué la refonte de la loi à l'époque de cette faillite, c'est parce que l'indignation du public se trouvait portée à son comble, et que la force de l'opinion eût contraint la Chambre à effectuer des modifications plus radicales que celles que comporte son projet de loi. Aujourd'hui que la marée a quelque peu baissé, et que la colère publique s'est apaisée, on veut faire adopter un projet de loi qui n'embrasse que de très légères modifications; de sorte que les mêmes conditions subsisteraient; nous verrons de nouvelles faillites et, à l'occasion d'une nouvelle refonte du bill dans dix ans, on déplorera le fait de n'avoir jamais établi de service d'inspection relevant de l'Etat.

M. PARDEE: Et sous ce rapport, le présent bill ne vaut pas mieux que le précédent.

M. SHARPE: La principale lacune que comporte le projet actuel, c'est l'absence d'inspection extérieure. Les gens ayant intérêt à ce que ce système d'inspection officielle ne soit pas adopté soulèvent des objections; ils disent que si on l'établissait, le public considérerait ces inspections comme une garantie. Mais ils recourent déjà au gouvernement qui accorde les chartes, les certificats, reçoit les bilans, et qui peut exiger des bilans spéciaux, pour le protéger contre les irrégularités qui peuvent être commises. Si le public se fie à cela, le simple fait de se reposer continuellement sur les inspections du gouvernement ne suffirait pas à accroître sa confiance actuelle en cette inspection. Les inspecteurs de l'Etat exercent leur surveillance sur les compagnies d'assurances, sur les produits alimentaires, les poids et les mesures; pourquoi ne l'exerceraient-ils pas aussi sur les banques, qui ont en dépôt des milliers de millions? Dans les autres pays, aux Etats-Unis, par exemple, il existe une administration complète chargée des inspections de l'Etat et qui donne des résultats satisfaisants; on ne s'y plaint pas de ce système sous le prétexte que le public se repose sur l'administration et tient le gouvernement responsable des faillites.

On dit aussi qu'il n'est pas possible de pratiquer des inspections complètes à cause du nombre considérable d'agences qu'ont les banques, et du nombreux personnel d'inspecteurs qu'elles exigeraient. Les agences n'ont pas besoin d'être surveillées par d'autres que le bureau principal dont elles dépendent. Les faillites notoires, comme l' "Ontario Bank," de la " Sovereign " et de la " Farmers' Bank " ont été causées par le conseil de direction de ces banques.

M. EDWARDS: Ces conseils sont en faveur de l'inspection des succursales.

M. SHARPE: Oui, mais non de celle de la principale place d'affaires. S'ils trouvent la règle applicable aux succursales— et elles devraient être inspectées— ils ne sauraient assurément trouver mauvais que le Gouvernement les assujetisse également à un mode quelconque d'inspection. M. McLeod dit à la page 6 de sa brochure:

S'il est impossible à des inspecteurs intelligents d'obtenir en une semaine et par la seule inspection des sièges généraux, une connaissance parfaite des affaires d'une banque canadienne, quelle qu'elle soit, c'est que le mécanisme de cette banque est vieux, et alors le concours d'un inspecteur officiel du gouvernement ne serait pas inutile en vue de la moderniser.

M. PARDEE: Où mon honorable ami puise-t-il cela?

M. SHARPE: Dans une brochure écrite par M. McLeod, ancien directeur-gérant de la banque de la Nouvelle-Ecosse; M. McLeod est un banquier heureux, d'une grande expérience, et dont la réputation date de loin. Cette déclaration a été approuvée par le ministre des Finances, et il nous a fourni là, à mon avis, le meilleur argument que l'on puisse invoquer en faveur de l'institution d'un service d'inspection des sièges des banques par le gouvernement. M. McLeod ajoute:

Dans notre enquête sur les causes qui ont amené les faillites des banques qui possèdent des agences, nous n'avons pas trouvé un seul cas où la faillite fût attribuable à la mauvaise gestion des succursales.

C'est parce que les agences sont sous la surveillance du conseil de direction. Ce que nous voulons, c'est la surveillance du siège principal d'affaires. M. McLeod dit encore:

C'est toujours l'administration générale qui est fautive, et les directeurs sont fréquemment responsables.

C'est là une opinion exprimée non par un membre de la Chambre, mais par un banquier, par un homme qui pendant des années et des années a été à la tête d'une banque.

L'administration générale est toujours fautive, et les directeurs sont fréquemment responsables. C'est ce que la faillite de banques canadiennes fait presque invariablement constater.

Voyez-vous?

Ces faillites n'ont pour ainsi dire jamais d'autre cause au Canada, et il semble qu'il en soit ainsi dans tous les autres pays dotés d'un même régime en matière de banques.

Nous n'avons pas d'exemple de banqueroutes frauduleuses dont les causes, dues aux vices d'administration, n'eussent pu être facilement découvertes par un expert au siège même de la banque.

Peut-on trouver un argument plus solide et plus propre à donner raison au Gouvernement d'exercer sa surveillance sur le siège principal des banques par l'intermédiaire d'inspecteurs officiels? Il est impossible, dit-on, vu le grand nombre des agences, de pratiquer des inspections complètes, mais, ainsi que M. McLeod le dit dans sa brochure, et que nous l'apprend l'histoire des faillites et des pertes causées par la mauvaise gestion et la mauvaise administration, ce sont les sièges principaux qui sont à blâmer. Quel fut, pour la banque d'Ontario, le résultat des spéculations de M. McGill à New-York? Aurait-il pu les entreprendre s'il avait été possible au gouvernement d'inspecter les livres de la banque? Les agences ne reçurent aucun blâme en cette circonstance. Ce sont les spéculations et la mauvaise administration de McGill qui ont causé la faillite de la banque d'Ontario. Quelle fut la cause de la suspension de la "Sovereign Bank", si non les prêts que M. Stewart fit à sa famille sur des titres étrangers, tels que le chemin de fer de l'Alaska, et les chemins de fer de Milwaukee et de Chicago? Un inspecteur du gouvernement qui aurait pu vérifier les comptes de cette banque, eût immédiatement découvert tout cela. Dans le cas déplorable de la "Farmer's Bank", nous voyons M. Travers qui spécule avec des centaines de mille dollars sur un trou pratiqué dans le sol, la mine Keeley. Tout cela n'eût-il pas été immédiatement découvert par la visite d'un inspecteur du gouvernement au siège de la banque?

J'ose exprimer l'avis que ces prêts et ces spéculations n'auraient jamais eu lieu dans aucun de ces cas-là et que les détournements qui en sont résultés ne se seraient pas produits si les administrateurs avaient eu conscience que l'inspecteur de l'Etat pouvait se présenter en tout temps. L'idée même de la possibilité de l'entrée d'un inspecteur de l'Etat au bureau principal aurait empêché ces prêts, et une inspection aurait révélé sur-le-champ les fraudes commises.

Quelles sont les raisons à l'appui d'une inspection officielle. Celle-ci peut faire du bien et peut faire du mal. Lorsqu'une institution se livre à des opérations légitimes, rien n'empêche que ces dernières soient livrées à l'inspection d'un fonctionnaire de l'Etat. Si l'inspection officielle augmente la confiance que le public repose dans les banques, tant mieux pour les banques, car le public les utilisera plus, ce qui tournera à leur avantage. Un mode d'inspection officielle divulgera les fraudes commises au siège social, et je le répète, la seule idée qu'un inspecteur de l'Etat peut se présenter au bureau principal serait le plus puissant motif de maintenir les affaires de ce bureau en parfait ordre.

M. S SHARPE (Ontario-nord.)

Si le temps me le permettait, je lirais des extraits de journaux et de discours prononcés par des hommes marquants de l'Atlantique au Pacifique en faveur d'une inspection officielle. Je ferai quelques citations à la Chambre. Si ce projet de loi avait été déposé à l'époque fixée en premier lieu, le sentiment populaire aurait contraint la députation à exiger du Gouvernement un mode d'inspection officielle. Cependant, par malheur, l'intérêt public semble s'être atténué et, par conséquent, ce projet de loi ne renferme pas de disposition relative à une inspection officielle. Au lieu de cette disposition, il n'y en a qu'une ayant trait à un mode de vérification qui ne satisfait pas aux exigences de la situation.

Je donne lecture des extraits suivants parce que j'ai conscience de mon devoir envers la circonscription que je représente, circonscription qui a beaucoup souffert des pertes récentes causées par les banques. Je suis d'avis qu'il ne se serait pas perdu cinq sous si on avait écouté les avertissements donnés et les arguments invoqués il y a des années.

Le "Saturday Night" de Toronto, journal très influent, traitant cette question le 7 de janvier 1910, disait ceci:

> Avec une surveillance éclairée et convenable de la part du gouvernement, presque toutes les faillites de banque qui ont eu lieu au Canada depuis vingt ans auraient pu être évitées, car dans aucun cas pendant ce laps de temps, le siége social de la banque dans l'embarras n'aurait manqué de signaler à un expert l'écueil sur la route.

Voici ce que disait le "'World" de Toronto, au cours de janvier 1911:

> Les faillites de banque des dernières années, et notamment la faillite de la banque des Cultivateurs, ont dévoilé assez de choses pour motiver la demande d'une inspection des banques par l'Etat. Au bout des trois premiers mois, un inspecteur public des banques aurait découvert les irrégularités commises à la banque des Cultivateurs.

Le "News" de Toronto tenait ce langage, dans son édition du 9 janvier 1911:

> Le "News" croit et le simple mortel pense qu'il est temps d'insérer dans la loi des banques un article décrétant l'inspection régulière de toutes les banques autorisées du pays par des spécialistes de l'Etat grassement rétribués. Cette surveillance extérieure n'inspirerait pas de crainte aux institutions bien administrées et en empêcherait quelques-unes de courir à la ruine.

En lisant les journaux du jour, pendant l'étude de la loi des banques, la députation a dû remarquer qu'ils n'insistent guère sur l'inspection des banques. Pour un motif inexplicable les journaux se taisent sur ce sujet lorsqu'ils devraient parler sur le ton le plus élevé. Je laisse aux députés le soin de tirer leurs propres conclusions au sujet de la raison de ce silence; mais il est étrange qu'à l'époque de la faillite de

la banque des Cultivateurs, les journaux aient appelé avec une fougue irrésistible l'attention de la Chambre sur cette question de l'inspection qu'ils exigeaient à grands cris. De nos jours, ils sont muets comme un tombeau; je n'ai pas entendu une seule voix réclamer l'inspection par l'Etat.

J'ai sous la main des extraits du "Evening Journal" d'Ottawa et du "Telegram" de Toronto, mais je n'en imposerai pas la lecture à la Chambre. Ils sont dans la même note. Toutefois, voici ce que disait le "Star", de Toronto:

La faillite de la banque des Cultivateurs, ainsi que d'autres faillites récentes de banque nous enseignent la nécessité d'une inspection par l'Etat.

Le "Witness' de Montréal disait:

Le " Witness " a été le premier à exiger soit une inspection par l'Etat soit une vérification indépendante de la comptabilité des banques.

Je désire maintenant citer l'opinion du colonel Dennison sur ce sujet. Ce n'est pas un spécialiste dans les affaires de banque comme plusieurs membres de la Chambre; c'est un homme d'affaires doué d'un grand bon sens. Je me fie au jugement du colonel Dennison parce qu'il a fait des enquêtes sur un grand nombre de faillites de banque et qu'il a instruit le procès de plusieurs personnes accusées de détournements et de mauvaise administration. Le 17 janvier 1911, M. Travers était amené devant le colonel Dennison pour recevoir le châtiment de la conduite criminelle relativement à la faillite de la banque des Cultivateurs. M. Dennison lui a dit:

Une chose que l'on peut dire en votre faveur c'est que vous avez été fortement tenté de malfaire pour chercher à réparer les destinées de votre banque, et que le mode d'inspection des banques en vigueur au Canada semblait vous rendre l'entreprise plus facile. S'il y avait eu un mode convenable d'inspection des banques par l'Etat, je ne crois pas que les choses seraient allées si loin.

Le fait qu'il n'y a pas d'inspection officielle augmente la tentation d'agir comme vous avez agi et, puisqu'il en est ainsi, le seul moyen de l'enrayer c'est d'imposer une punition sévère. C'est le troisième cas du même genre qui m'est soumis.

J'appelle spécialement l'attention de la Chambre sur cette remarque:

Et je n'ai aucun doute que, dans chaque cas, un mode d'inspection extérieure aurait rendu impossible ce qui s'est fait.

Voilà l'opinion qu'exprimait le colonel Dennison après avoir instruit trois procès de détournements relatifs à des banques.

Le " News " de Toronto, du 14 de janvier 1911, publiait ce qui suit:

En tout cas, le Parlement ne devrait pas se proroger avant d'avoir pleinement autorisé le gouvernement à faire annuellement l'inspection de toutes les banques autorisées et à prévenir leur pillage organisé pendant de longues périodes de temps.

J'ai, en faveur de l'inspection par l'Etat, une opinion qui a plus de poids que celles que j'ai déjà citées. Pendant la tempête, quelques-unes des banques s'empressèrent de se mettre à l'abri, pour ainsi dire, et accueillirent favorablement le projet d'une inspection officielle. J'ai ici le rapport annuel de la banque de Toronto, reproduit dans le " Mail and Empire " du 11 janvier 1912. M. Coulson était président de la banque et, dans son discours annuel, publié dans ce journal, il disait:

On a suggéré que toutes les banques devraient subir une vérification ou inspection par des gens du dehors. Nous ne nous opposons pas à cette inspection, si elle est faite par des autorités compétentes; et si le Gouvernement décide d'insérer dans la loi des banques des dispositions à cet effet nous serons prêts à accepter toute inspection que le pays désirera, par l'intermédiaire de ses représentants.

Puis, le président de la banque de Toronto fit bon accueil à l'inspection officielle. Mais il y a plus. A l'assemblée annuelle de la Traders' Bank—la banque qui s'est fusionnée avec la banque Royale il n'y a pas longtemps—le président, M. C. D. Warren a, pour ainsi dire, parlé en faveur de l'inspection par l'Etat. L'honorable J. R. Stratton, le vice-président, a dit qu'il partageait entièrement cet avis. De plus, à l'assemblée annuelle à Toronto, M. E. F. B. Johnston, C.R. a proposé le projet de résolution suivant qui a été appuyé par M. J. S. Williamson:

L'assemblée décide que les actionnaires et les directeurs de la Traders Bank du Canada déclarent publiquement leur cordiale approbation de toute loi du Parlement canadien aux secours de laquelle aura lieu de temps à autre un examen indépendant et une vérification, sous la direction du Gouvernement, de la comptabilité de toutes les banques du Canada.

Elle décide aussi que, bien que le mode de vérification devrait être prescrit par le Gouvernement, on espère que, dans l'intérêt public, le mode qui sera adopté pourvoira à une inspection minutieuse, efficace et d'un caractère pratique, vu qu'un mode défectueux aurait pour résultat de créer des injustices et tendrait à nuire à ceux qui pourraient être portés à se fier à des rapports approuvés par un vérificateur de l'Etat ou par un autre vérificateur officiel.

Voici deux banques considérables du pays qui adoptent des résolutions en faveur d'une inspection par l'Etat. Le pays est préparé à cette inspection et j'espère que le ministre des Finances modifiera les articles relatifs à la vérification et qu'au lieu de décréter une vérification par les actionnaires, il établira un mode d'inspection officielle. D'ailleurs, je m'appuie sur l'opinion du ministre des Finances lui-même.

Le "Saturday Night" a publié le compte rendu d'un discours qu'il a prononcé devant les comptables autorisés du Dominion, et dans lequel il a proféré des paroles qui donnent raison au journal de conclure qu'il était en faveur d'un mode d'inspection par des gens du dehors.

M. WHITE: Je désire corriger cette idée fausse. J'adressais la parole à l'association des comptables et j'ai déclaré que j'étais en faveur d'une vérification par des gens du dehors comme celle que prescrit le projet de loi, mais je n'ai pas dit que j'étais en faveur d'une inspection par des gens du dehors.

M. SHARPE: J'accepte sans aucune restriction la parole du ministre des Finances, mais je déclare que le langage dont il s'est servi, au dire du "Saturday Night" a donné raison à ce journal de croire qu'il était en faveur d'une vérification par des gens du dehors et, a l'appui de son assertion, je lirai l'article du "Saturday Night":

Il n'y a personne dans la vie politique qui serait moins porté que le ministre des Finances à parler avant son tour. Le peu de temps pendant lequel il a exercé ses fonctions et les circonstances qui ont accompagné son élection, pour ne rien dire des responsabilités de sa position, tout tend à empêcher que la langue lui fourche.

Lorsque, hier, le ministre des Finances s'est levé pour adresser la parole à l'association des comptables autorisés du Dominion, à l'occasion de son banquet annuel à l'hôtel King Edward de Toronto et lorsqu'il eut fait observer devant cette réunion d'habiles experts que les désastres de la banque Ontario et de la banque des Cultivateurs auraient pu être évités dans les deux cas par un mode convenable de vérification, cette opinion avait de l'importance et il est probable que les banquiers se mettront immédiatement à l'œuvre et en prendront note. L'effet des paroles de l'honorable ministre des Finances est que, bien que M. White pensât tout ce qu'il a dit, il peut avoir pensé beaucoup d'autres choses, comme une petite analyse de la situation tendrait à le prouver. On rapporte que M. White aurait dit, entre autres choses, dans un discours:

Je suis convaincu que si les directeurs de la banque d'Ontario avaient employé un mode convenable de vérification, celui-ci aurait été le moyen d'empêcher l'institution de fermer ses portes. Cette remarque peut également s'appliquer au cas de la banque des Cultivateurs qui aurait pu être évité, si ses affaires avaient été sous les yeux d'un vérificateur de premier ordre.

Le "Saturday Night" dans de courts commentaires sur la question, disait ce qui suit:

Ces deux banques avaient des employés chargés de faire exactement cet ouvrage. La plupart des banques autorisées du Canada font la même chose. Quelques-unes emploient un vérificateur spécial choisi par les actionnaires, mais qui, à toutes fins que de droit, est sur un pied d'égalité avec les autres inspecteurs, vu qu'il est payé par la banque et non pas par les actionnaires... L'observation du ministre des Finances semblerait communiquer aux banquiers canadiens un message à peu près comme suit: Un bon système de vérification rendrait impossible pour le gérant général ou tout autre employé de banque de détourner ses fonds et de les utiliser improprement, et de cette façon l'argent des actionnaires et les droits des premiers créanciers seraient protégés. On a permis aux banques dans le passé de faire elles-mêmes la vérification de leurs livres, et malgré cela, beaucoup de désastres ont eu lieu. Il semblerait donc y avoir quelque chose de défectueux dans le système actuel de vérification, et il faudrait conséquemment trouver quelque chose de nouveau et de nature à pourvoir aux conditions actuelles.

A moins que nous nous trompions, l'honorable W. T. White semble en faveur d'une inspection des banques autorisées du Canada par des examinateurs étrangers à la banque. Un banquier très éminent, M. H. C. McLeod, autrefois gérant de la banque de la Nouvelle-Ecosse, a tellement foi dans ce système qu'il a publié une brochure très importante de quarante pages sur le sujet. La première édition a été imprimée en 1909 et elle a provoqué une conférence des principaux banquiers du Canada pour traiter de la question. Il était cependant très évident que les banquiers étaient en majorité absolument adverses au projet d'une inspection des banques du Canada, par des étrangers à la banque, et, bien que la brochure fut soumise à la conférence elle fut promptement mise aux oubliettes. Mais nous ne serions pas du tout surpris si le ministre des Finances sous le titre de "Revision de la loi des banques" proposait, sous une forme ou sous une autre, que les livres et écritures des banques canadiennes soient à l'avenir inspectés ou vérifiés par d'autres que les employés payés par les banques elles-mêmes. Cette proposition recevrait l'appui très unanime des financiers et hommes d'affaires du pays, et elle marquerait incidement l'honorable W. T. White comme un ministre des Finances très digne de la position.

M. EMMERSON: Je demanderai à l'honorable député, si, le ministre a employé dans son discours les mots "examen" ou "inspection extérieure"?

M. SHARPE: Non, mais l'article suppose que le ministre a dit qu'un bon système de vérification aurait empêché les récentes faillites. Ces banques n'avaient pas un bon système de vérification, et comme le système actuel—système que nous offre en réalité cette loi, savoir une vérification par les actionnaires—ne suffit pas pour empêcher les faillites, le journal suppose que le ministre voulait parler d'une inspection par des inspecteurs du dehors.

La vérification proposée dans le bill n'en est pas une du tout. Le bill dit seulement qu'un comptable ou apurateur sera nommé par les actionnaires à leur assemblée annuelle. On veut par là protéger les actionnaires. Mais que fait-on des déposants? Les déposants dans toutes nos institutions financières ont droit spécialement à la pro-

tection du Gouvernement. Ils ne peuvent participer aux élections des employés de la banque, ils n'ont aucune voix dans l'administration de l'institution, et c'est le devoir du Parlement de les protéger de façon à ce qu'ils ne subissent pas de pertes, et le meilleur système pour cela c'est d'avoir des inspecteurs nommés par le gouvernement.

Les vérificateurs nommés par les actionnaires ne suffisent pas. L'honorable député de Westmoreland, lors de la première lecture du bill, en a fait voir le côté faible du projet lorsqu'il a dit que les directeurs pouvaient imposer leur volonté dans une assemblée annuelle au moyen des procurations des actionnaires et conséquemment que l'inspection ou la vérification serait faite par des personnes choisies par les directeurs eux-mêmes et non pas par les actionnaires; en théorie, ils seraient nommés par les actionnaires, mais en fait par les directeurs.

J'ai eu occasion de lire quelques rapports annuels de banques, entre autres celui de la Northern Crown Bank, publié dans le " Mail and Empire " du 24 décembre 1912. D'après le compte rendu vingt-trois actionnaires assistaient à l'assemblée annuelle à laquelle douze directeurs furent élus, de sorte que les douze directeurs formaient la majorité. Le rapport annuel de la banque des Marchands a été publié dans le "Toronto Globe", le 31 décembre 1912. Il y avait aussi vingt-trois actionnaires à cette assemblée, et douze directeurs ont été élus. Le rapport annuel de la Royal Bank a été publié dans le " Toronto World," le 11 janvier 1913; vingt-deux actionnaires assistaient à l'assemblée et seize directeurs ont été élus. Conséquemment, ainsi que l'honorable député de Westmoreland l'a dit avec vérité, les vérificateurs ne seraient pas en réalité nommés par les actionnaires, mais par les directeurs qui forment la majorité et sont les maîtres de la situation. Je sais que le peuple ne vaudra rien moins qu'une inspection indépendante par le gouvernement. Je crois que c'est l'honorable député d'Halifax (M. Maclean) qui a dit que les affaires d'une banque étaient l'affaire des actionnaires, et que le public n'avait pas le droit de faire prévaloir ses vues et exiger l'inspection des banques par le gouvernement.

M. MACLEAN (Halifax): Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'une des objections apportées par les gérants de banque à une inspection venant du dehors était que cette affaire regardait les actionnaires. J'ai exprimé la même opinion que mon honorable ami paraît avoir.

M. SHARPE: C'est la raison donnée par les banques.

M. MACLEAN: Et je combattais la proposition.

M. SHARPE: Je me trompais alors. Ma réponse à cet argument est que les banques sont presque des institutions publiques créées par l'Etat qui leur confère des privilèges spéciaux et des droits particuliers, et comme telles, devraient être soumises à l'inspection de l'Etat. Dans l'ancien temps, une des prérogatives de la couronne était la création de la circulation de la monnaie, mais aujourd'hui cette prérogative a été cédée aux banques qui devraient certainement alors être soumises à l'inspection et au contrôle du gouvernement. Le fait même que les banques sont autorisées à recevoir l'argent du public en dépôt est une raison suffisante pour les mettre sous la puissance de ce Parlement qui représente le pays. Nous avons déjà l'inspection des compagnies d'assurances et autres institutions de ce genre, et pourquoi n'aurions-nous pas celle des banques, qui est beaucoup plus importante. Je n'ai jamais pu comprendre pourquoi on donnait aux banques des chartes pour une période définie de dix ans. Pourquoi les banques plus que les compagnies du chemin de fer recevraient-elles carte blanche pour faire leur commerce sans avoir à rendre compte au Parlement pendant une période définie. Je crois que nous dépassons nos pouvoirs en imposant des obligations à des parlements futurs, et en les empêchant de modifier en quelque façon la loi des banques. Sans doute que l'association des banquiers voudrait être soustraite à la critique pendant dix ans, mais si un honorable membre de cette Chambre désirait, à la session prochaine ou à une session subséquente, proposer un amendement à la loi des banques qui serait dans l'intérêt du public, doit-on l'en empêcher en disant que les chartes des banques auront une existence de dix ans. C'est là une fiction constitutionnelle; je ne crois pas que ce Parlement ait le droit de restreindre les droits des parlements futurs.

Si ce bill devient loi et si l'on découvre plus tard que cette vérification par les actionnaires ne donne pas satisfaction, est-ce que le Parlement du Canada sera empêché pendant dix ans de faire un changement jugé nécessaire? On devra m'expliquer, lorsque le bill sera discuté devant le comité, pourquoi l'on fixe une période définie pour la vie de ces chartes, parce que j'avoue que je n'ai jamais pu en comprendre la raison. Supposons, par exemple, que sir William Meredith, juge en chef d'Ontario, qui a conduit l'enquête dans la faillite de la Farmers' Bank, ait découvert des abus qui demandent a être corrigés, et propose un remède, serons-nous empêchés d'appliquer ce remède dans la loi des banques de l'année prochaine? Je répète que je ne crois pas que nous ayons le droit constitutionnel de faire une loi des banques

pour une période de dix ans, et lier les mains du Parlement pendant toute cette période.

Je suppose que la disposition insérée dans le bill au sujet des bestiaux des ranches et du grain l'a été pour l'avantage du cultivateur de l'Ouest. Mais pourquoi ignore-t-on le cultivateur de l'Est? Pourquoi le bétail dans les étables du cultivateur de l'Est ne serait-il pas compris dans la même disposition? Je représente un comté qui n'a pas de supérieur pour l'élevage des chevaux, des bêtes à cornes, des moutons et des porcs. Les cultivateurs de ce comté cultivent du grain, non pas pour le vendre, mais pour nourrir leurs animaux; les cultivateurs de mon comté placent leurs capitaux dans l'élevage, et comme je les représente ici je proteste contre l'injustice dont ils sont l'objet dans ce bill.

Il est dit clairement que cette disposition s'appliquera à l'élevage des bestiaux dans les ranches, et au grain nécessaire à ces élevages, de sorte qu'il y a là une injustice à l'égard de l'élevage des bestiaux dans la province d'Ontario. Le cultivateur de l'Est, monsieur l'Orateur, mérite autant de considération que le cultivateur de l'Ouest, bien qu'il ne soit pas aussi agressif dans ses demandes.

Si l'on accorde au cultivateur de l'Ouest l'avantage d'emprunter de l'argent sur ses bestiaux dans les ranches, alors on devrait accorder le même avantage au cultivateur de l'Est d'emprunter sur ses chevaux, ses bêtes à cornes, ses porcs et ses moutons. La loi devrait définir aussi par quel moyen le public pourra savoir qu'une garantie a été donnée à la banque qui fera ces prêts. Tel que le bill est présentement libellé, un homme malhonnête peut emprunter de son voisin l'argent qu'il pourra sur ses bestiaux et sur son grain, et ensuite, donner à la banque une garantie secrète pour le prêt qu'il en obtiendra et disparaître ensuite avec le résultat que la banque sera propriétaire de tous ses biens et que les autres créanciers pourront courrir après leur argent. Le bill n'offre aucune protection au prêteur particulier ou au marchand local; il permet à la banque de s'emparer de tout. Si cette disposition reste dans la loi il faudra que la banque soit obligée de donner un avis quelconque de son prêt en déposant une copie du contrat dans le bureau d'enregistrement du chef-lieu du comté.

M. EMMERSON: Cette obligation existe pour toutes les autres transactions financières.

M. SHARPE: Oui, elle est obligatoire dans toutes les autres transactions financières, et je ne vois pas pourquoi les banques seraient exemptes de cette obligation imposée aux autres. D'après moi, aucun avis n'est donné au public de ces prêts, cette disposition du bill sera alors à l'avantage des banques et au détriment du public en général dans une mesure que nous ne pouvons pas pour le moment calculer.

Le prêteur souffrira, comme souffrira le marchand. Ce serait le moment d'assurer au public de meilleures garanties.

J'aurai d'autres observations à faire à l'égard de ce projet, mais j'ai déjà retenu trop longtemps l'attention de la Chambre, et je n'entends pas poursuivre beaucoup plus longtemps cette discussion. J'avais à dire quelques mots de certaines particularités que l'on trouve ailleurs, et qu'il conviendrait d'introduire ici.

Je suis d'accord avec l'honorable député de York-sud (M. Maclean) pour beaucoup de ce qu'il a dit d'une coopération de l'Etat avec les banques ou les particuliers. Pardessus tout, je désirerais voir s'établir un système d'inspection des banques par l'Etat, où par des personnes sans attaches avec ces dernières. Il nous faudrait pareillement créer une banque nationale, selon que l'a décrite l'honorable député de York-sud; une banque qui, sous la surveillance de l'Etat, aurait la faculté d'émettre des billets, comme font les banques européennes, sans frais, et qui remettrait à l'Etat une part de ses énormes profits. Une semblable banque serait un puissant régulateur du taux de l'intérêt et de l'escompte, et elle serait pour l'Etat une source de gains, selon que les pays d'Europe l'ont démontré. A défaut d'une banque nationale, toute émission de billets, l'Etat les remettrait aux banques contre de l'or ou des obligations du Dominion portant un faible taux d'intérêt. L'Etat ainsi s'assurerait une surveillance plus directe; il gagnerait quelque chose sur ces billets et l'énorme avantage qui revient aux banques des billets qui se perdent serait pour lui. A défaut d'une banque nationale, à défaut de la remise par l'Etat des billets aux banques, ces dernières devraient lui payer un prix raisonnable la faculté d'émettre des billets, comme le font, par exemple, la banque de Belgique, la banque de Norvège et les banques de plusieurs autres pays d'Europe. Je dis que d'autres pays prélèvent sur les banques une taxe considérable pour les privilèges exclusifs qu'ils leur confèrent. La banque de France, par exemple, paye sur sa circulation un droit de timbre et un intérêt qui, chaque année, s'élève à plusieurs millions de francs. Elle prête aussi à l'Etat, sans intérêt, 50 millions, et, moyennant un intérêt de 1 et de 2 p. 100, mille millions de francs.

Un DEPUTE: C'a été une des conditions de sa charte.

M. SHARPE: Parfaitement. Elle fait sans frais toutes les affaires du gouvernement, et elle lui remet les trois quarts de ses gains passés 5 p. 100. Le taux de l'escompte est le même pour tous. Pourquoi

le Canada serait-il le seul pays au monde à ne pas prélever sur les banques une taxe raisonnable, à ne pas contrôler leurs émissions de billets ou à n'avoir pas plus directement son mot à dire dans les opérations de nos banques?

Il y dans notre système de banque certaines particularités répréhensibles, qu'il serait bon d'éliminer tout de suite, puisque l'occasion s'en présente. J'ai plus d'une fois insisté au cours de mes remarques pour une inspection des banques par l'Etat, et j'ajoute que la loi devrait obliger celles-ci à rendre un compte exact de ce qu'elles possèdent, de leurs immeubles en particulier. Elles cachent toute l'étendue de leur avoir en évaluant au-dessous de leur valeur réelle les propriétés qu'elles ont dans les villes. Il faudrait qu'il y eût une taxe sur les billets émis, sur les fonds que l'on expédie à l'étranger. Dans un temps comme celui-ci, où l'argent se dérobe, où certains cultivateurs tant de l'Est que de l'Ouest peuvent difficilement s'en procurer, j'apprends que les banques prêtent des millions de dollars à la bourse de New-York. On devrait aussi restreindre quelque peu la trop grande facilité avec laquelle les banques prêtent à leurs fonctionnaires, à des sociétés minières dans lesquelles ceux-ci ont des intérêts. Sous l'empire de la vieille loi des banques, l'administrateur d'une banque pouvait prêter de l'argent sur la garantie d'un trou dans le sol, comme l'a fait Travers dans le cas de la mine de Keely. C'est encore ce qu'il est possible de faire aujourd'hui, tout comme naguère. Ce devrait être pour une banque un acte criminel que d'acheter ses propres valeurs, et il ne devrait pas être permis aux directeurs d'une banque d'être en même temps directeur d'une société d'administration quelconque. J'aurai à revenir sur cette affaire de sociétés d'administration intimement alliées à des banques, et je le ferai devant le comité des banques et du commerce, quand ce projet lui sera soumis. M. H. C. McLeod a dit avec raison que ce double emploi de directeur d'une banque et de directeur d'une société d'administration constitue un danger, en ce qu'il donne lieu à des spéculations dont le public en général ne peut manquer d'avoir à souffrir.

Aucune fusion de nos banques ne devrait pouvoir s'effectuer sans le consentement du Parlement, et par une loi particulière. Personne hors de cette Chambre, individu ou groupe, ne devrait être chargé de cette responsabilité. Le ministre des Finances et le conseil de la trésorerie ont toute ma confiance; mais c'est une responsabilité trop grave à faire peser sur les épaules de qui que ce soit que de l'autoriser à approuver le fusionnement de deux banques. La Chambre seule, à qui le projet en serait soumis, devrait pouvoir donner ce consentement.

Pour ce qui est de la capitalisation, je reconnais avec l'honorable ministre des Finances et le représentant d'Halifax (M. Maclean) que le succès des opérations d'une banque ne dépend pas du chiffre de son capital-actions, mais plutôt de la prudence et de l'intégrité dont font preuve ses administrateurs et de la restriction du cercle de ses opérations. M. McLeod s'exprime dans le même sens à la page 4:

> Sous une direction entendue, une banque disposant d'un capital de $200,000 n'est pas plus exposée à sombrer qu'une banque disposant d'un capital de 2 millions. La première devra s'en tenir à des opérations plus restreintes; l'autre devra éviter la tentation de s'engager dans des entreprises trop aléatoires, lesquelles dans trop de cas aboutissent à l'insuccès et à la ruine.

Ce que je suggère respectueusement c'est que nous incorporions dans notre loi quelques-unes des dispositions de la loi des Etas-Unis relativement aux petites banques. Permettez aux banques qui ont des succursales dans plus de deux provinces d'avoir une capitalisation de $500,000; aux banques provinciales n'ayant de succursales que dans une province d'avoir une capitalisation réduite de $250,000; et permettez à une banque n'ayant pas de succursales et n'opérant que dans le rayon d'une cité ou d'une ville, une capitalisation de $100,000. Je pense que c'est là un des grands défauts du régime des banques au Canada. On dirait une pieuvre énorme dont les tentacules, sous la forme de succursales, se projettent sur toutes les partie du Canada tirant à elle toutes les épargnes de la classe agricole et les accumulant à Montréal ou Toronto pour des fins de spéculation. Nous avons besoin au Canada de banques locales à capitalisation plus modeste. C'est là ce que l'Ouest demande aujourd'hui. Le bureau de direction devrait se recruter dans le comté où la banque poursuit ses opérations; c'est ce qui favorisera le développement de ces petits centres. Si Oshawa a été fondée, c'est grâce au bureau-chef de la Western Bank dans cette ville. Weyburn actuellement est dans une veine de prospérité, simplement parce qu'une banque y a établi son bureau-chef. De cette manière les centres plus modestes seraient mis en mesure d'exploiter leur ressources locales, leurs industries locales. Je soumets que le régime actuel a eu l'effet de créer une aristocratie de richards, la plus puissante coalition qui existe au Canada, et qui exerce une action décisive sur notre vie économique, industrielle, finanière et politique.

Je suis de l'avis du représentant d'York-sud: dans la période de l'histoire de notre pays que nous traversons en ce moment, il

faudrait prendre quelque moyen de restreindre et de contrôler cette puissante coalition financière, et le meilleur moyen d'y arriver en vue d'exploiter le système dans l'intérêt du peuple, c'est, à mon avis, l'inspection par le gouvernement et la modification des chiffres établis pour la capitalisation des banques. Je dis que c'est une coalition; les prix de toutes les denrées ont subi une hausse, de même que les loyers, le prix des matériaux, etc.; il nous faut payer un intérêt plus élevé sur les emprunts que nous contractons; mais l'association des banquiers ne relève jamais le taux de l'intérêt sur les dépôts. C'est ce qui me fait dire que si nous avions un système de banques locales, cela viendrait en aide au développement du pays, et serait d'un grand secours pour notre population. J'ai nombre de modifications à suggérer, et je les soumettrai au comité de la banque et du commerce en temps opportun. Je suis fermement convaincu que le bill ne satisfera pas le peuple dans ma région du moins, s'il ne contient quelque disposition en vue d'une inspection suffisante de la part du Gouvernement; j'insiste fortement auprès du ministre des Finances pour qu'il examine s'il ne serait pas opportun de rédiger à neuf cette partie du projet de loi.

M. J. DEMERS (Saint-Jean-et-Iberville) (texte): Monsieur l'Orateur, vu l'heure avancée, je ne dirai que quelques mots sur cette question à laquelle j'ai porté beaucoup d'intérêt depuis plusieurs années. J'ai même soumis un projet de loi touchant ce sujet, et bien qu'il fût incomplet à certains égards,—ce qui n'est pas surprenant vu l'importance de la question—il a eu, cependant, ce bon résultat de réveiller l'attention de mes honorables collègues et de les convaincre de la nécessité de modifier radicalement la loi des banques.

Par ce projet de loi je demandais la création d'un système d'inspection des banques par le Gouvernement. De plus, je demandais que les actionnaires fussent obligatoirement mis au courant des opérations des banques en prescrivant aux directeurs et aux officiers de la banque de fournir des détails complets sur les opérations de la banque pendant l'année écoulée, car on sait que les actionnaires sont convoqués tous les ans en assemblée générale. Par là même je prétendais que les actionnaires seraient en meilleur état de choisir des directeurs vraiment compétents, honnêtes et prudents.

Il faut protéger surtout les déposants, et j'ai pensé que cette protection serait assurée au moyen d'une inspection sérieuse et complète faite par le Gouvernement, une telle inspection complétant la garantie résultant d'une connaissance plus parfaite des affaires de la banque par les actionnaires eux-mêmes. Je croyais et je crois encore que c'est là un moyen très efficace de venir au secours des malheureux déposants qui sont sans aucune protection à l'heure actuelle avec notre loi.

Je ne dirai que quelques mots, parce que je comprends, d'après les observations du ministre des Finances cette après-midi, que ce bill va être renvoyé au comité des banques et du commerce, où il nous sera loisible de proposer des amendements, de faire les suggestions que nous croirons les plus propres à améliorer l'acte des banques. Mais avant toute observation sur le bill maintenant proposé, je désire attirer l'attention du ministre des Finances (M. White) sur le fait que le bill, tel qu'imprimé en français, n'est pas la copie exacte du texte anglais. D'abord, j'ai à me plaindre que le bill tel qu'imprimé en français ne contient pas en italiques les changements projetés, tandis que pour la version anglaise, toutes les modifications sont parfaitement indiquées. En étudiant ce bill dans la version française, nous sommes, par conséquent, obligés de le comparer avec la loi actuelle des banques pour arriver à trouver les changements projetés, ce qui, étant donné l'importance et la longueur du bill, constitue un travail considérable, difficile et presqu'impossible.

J'attire l'attention du ministre des Finances, qui ne me comprend peut-être pas, sur ce que je viens de dire; mais je compte qu'un de ses collègues lui communiquera la substance de cette remarque, savoir: que la version française n'est pas la copie exacte de la version anglaise. Ainsi, par exemple, dans la section 43, paragraphe a), version anglaise, nous lisons:

Or by his attorney appointed in writing.

tandis que dans la version française, la traduction de ces mots ne s'y trouve pas. Puis, dans la section 47, paragraphe 2, version anglaise, nous y trouvons ces mots:

And shall give his post office address and description;

mots que ne se trouvent pas non plus dans la version française.

Ce qui veut dire que probablement, on a d'abord préparé le bill en anglais; qu'il fut traduit en français, et que plus tard, on a modifié la version anglaise sans faire subir les mêmes modifications à la version française.

Je dis qu'il y a là une lacune qui devrait être comblée avant que ce bill ne soit renvoyé au comité des banques.

Je demande à l'honorable ministre des Postes (M. Pelletier) de bien vouloir communiquer cette observation au ministre des Finances, et qu'avant de soumettre ce bill au comité des banques, on voit à faire réimprimer la version francaise, en indiquant tous les changements en italiques et en ajoutant les membres de phrases qui manquent, actuellement, dans la version française.

M. PELLETIER: L'honorable député a-t-il constaté des divergences importantes?

M. S. SHARPE (Ontario-nord.)

M. DEMERS: Ceci est très difficile à dire lorsqu'il s'agit d'un bill aussi considérable que celui-ci. Mais par les indications que je viens de mentionner, touchant les articles 43 et 47, j'ai raison de le présumer.

M. PELLETIER: D'après le texte anglais, le droit nouveau est indiqué en italique; l'honorable député prétend-il que la même chose n'existe pas dans la version française?

M. DEMERS: D'après la version anglaise le droit nouveau est indiqué en italique, tandis qu'il ne l'est pas dans la version française.

Maintenant, monsieur l'Orateur, j'ai écouté avec grand plaisir les remarques faites par l'honorable député de Ontario-nord (M. Sharpe). Je dois dire, également, que je partage absolument son opinion et que j'approuve le fond de ses observations mais non la forme. Je regrette infiniment que l'honorable député ait jugé à propos d'essayer de faire du capital politique de cette question, car il ne s'agit pas ici de bleus ou de rouges; il s'agit purement et simplement de l'union de toutes les bonnes volontés, afin de travailler à l'amélioration d'une loi qui présente un intérêt public considérable. C'est avec regret que j'ai entendu les insinuations blessantes de l'honorable député à l'adresse de l'ancien ministre des Finances (M. Fielding) dont l'honorabilité et le dévouement à la chose publique sont heureusement au-dessus de toute atteinte.

Je regrette ces remarques de l'honorable député, parce que, à part de cela, je suis en parfait accord avec tout ce qu'il a dit. Je suis partisan de l'inspection des banques et, sans faux orgueil, je crois pouvoir dire que j'ai fait ma part pour provoquer l'étude de la question, que j'ai été l'un des pionniers de cette idée à la Chambre des communes. Il est vrai que dans la partie de la province de Québec, que j'habite, nous avons été victimes d'une faillite de banque très malheureuse; ce qui n'est pas étranger aux efforts que j'ai faits dans la recherche des moyens pour remédier à la position difficile dans laquelle nous nous trouvons placés avec la loi actuelle, mais pour une raison ou pour une autre, j'y ai donné toute mon attention.

L'un des moyens que j'ai suggérés, et qui est peut-être le principal, a été l'inspection des banques par le Gouvernement, et je n'ai pas besoin de dire que je suis heureux de constater que presque tous les députés qui ont parlé aujourd'hui, des deux côtés de la Chambre, se sont prononcés très fortement en faveur de la création de ce système.

M. PELLETIER: Si mon honorable ami me le permet, je désire lui donner satisfaction immédiatement sur le point qu'il a soulevé et sur lequel il a attiré l'attention du ministre des Finances, à qui j'ai communiqué la substance de ses observations. Le bill a d'abord été préparé en anglais, et mon collègue des Finances est très surpris de ce qu'a dit l'honorable député. Naturellement, il faut que chacun porte sa responsabilité. Cette traduction a été faite par les officiers de la Chambre des communes, et tout ce qui manque et qui devrait y être, et que l'honorable député réclame, d'ailleurs avec raison, dépend des officiers de cette Chambre qui ont fait la version française. Je me propose de communiquer la chose à monsieur l'Orateur, et je ne doute pas qu'il y verra immédiatement.

M. DEMERS: Je suis absolument satisfait de la réponse du ministre des Postes.

Je disais donc que je suis heureux de voir qu'il y a autant de députés qui se sont prononcés aujourd'hui en faveur de l'inspection des banques par le Gouvernement. Mais je déplore que le ministre des Finances n'ait pas jugé à propos d'insérer dans son premier projet une clause relative à cette inspection. Ce qui, chez l'honorable ministre des Finances semblerait constituer un obstacle insurmontable à l'établissement d'un système d'inspection, serait l'existence des succursales, 2,800 au Canada, a-t-il dit. Si l'inspection devait, pour être effective, couvrir l'examen séparé des affaires des succursales, il y aurait là, je l'admets, une difficulté considérable, mais je suis convaincu que, avec la pratique établie de rapports presque quotidiens de la succursale au bureau-chef, l'inspection à ce bureau seul serait suffisante. Et, monsieur l'Orateur, j'appuierai surtout sur ceci: que l'inspection par le Gouvernement aurait un effet moral considérable; savoir qu'un inspecteur indépendant peut arriver n'importe quand est déjà un préventif très appréciable, de même que le sont, par exemple, les officiers de douane à bord des trains—je doute fort qu'un seul fasse pendant l'année des saisies d'effets d'une valeur égale à son salaire mais que d'actes de contrebande évités par le seul fait de la présence connue de tel officier. L'honorable député d'Ontario-nord a eu raison lorsqu'il a dit que la population de ce pays s'attendait de voir dans cette refonte de la loi des banques un système d'inspection contrôlé par l'Etat, et non par des inspecteurs ou vérificateurs nommés par les directeurs, parce que nous savons parfaitement que les actionnaires se font presque toujours représenter par les directeurs aux assemblées générales. Le Gouvernement est celui qui donne les chartes aux banques, qui les crée avec l'autorisation du Parlement; il est donc naturel que ce même Gouvernement se charge de suivre leur administration et les surveille, surtout quand l'épargne du public leur est confiée.

Le Gouvernement ne peut se désintéresser de cette question, et il devra, un jour

ou l'autre, faire ce que les gouvernements de certains autres pays ont fait, tels les Etats-Unis et l'Allemagne, où, Dieu merci, semblable spstème d'inspection a fonctionné à la satisfaction générale.

D'ailleurs, la simple lecture de la loi actuelle nous démontre clairement que le législateur sentait la nécessité pour le Gouvernement de contrôler la situation financière de nos banques, et cette intention du législateur se manifeste dans les articles 112, 113, 114 et autres, mais malheureusement l'expérience du passé nous a démontré l'inefficacité du moyen établi pour atteindre ce but. Il est donc du devoir des législateurs d'aujourd'hui d'en rechercher d'autres afin d'atteindre ce but qui est essentiel.

Pour me résumer, je répéterai donc que je suis favorable à l'inspection des banques par l'Etat, et j'espère que, lorsque le bill sera soumis au comité des banques, on y apportera des modifications pour l'établissement de ce système, et que l'honorable ministre des Finances jugera à propos de les intercaler dans sa loi.

Je n'en dirai pas davantage pour le moment, me réservant de faire d'autres observations devant le comité.

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.-B.): Bien que je n'aie nullement le désir de retenir longuement la Chambre à cette heure avancée, comme je ne m'attends pas à être sur les lieux lorsque le bill viendra sur le tapis la semaine prochaine, il est d'une telle importance pour le pays en général qu'aucun membre de la députation qui s'occupe sérieusement de la question ne saurait laisser échapper cette occasion de dire ce qu'il en pense. Le bill actuellement en délibération est gros de conséquences et de conséquences graves pour le peuple canadien, plus qu'aucun projet de loi déposé en cette Chambre dans le cours de la présente session. Je ne suis pas ici pour condamner les banques généralement, car je crois que les banques canadiennes rendent de réels services au pays en général; mais à mon avis le système qui s'est développé dans le cours des derniers quarante ou cinquante ans devrait être l'objet d'une étude attentive avant que nous accordions aux banques le droit de l'exploiter pour une nouvelle période de dix ans.

Une affirmation sortie ce soir de la bouche de l'honorable représentant d'York-sud (M. Maclean) m'a vivement frappé. Evidemment il a fait de la question une étude très attentive. Je dois avouer que je ne l'ai pas examiné d'aussi près que lui. Je n'ai qu'une connaissance superficielle du spstème établi sur le continent européen et dans les Iles britanniques. Je suis probablement mieux au courant du fonctionnement des banques aux Etats-Unis que dans aucun des pays du continent européen.

M. DEMERS.

A mon avis, la proposition faite ce soir par l'honorable député devrait être de la part du Gouvernement l'objet d'une étude sérieuse; je veux parler de l'établissement d'une commission royale, ou d'une commission quelconque, chargée de s'enquérir du régime des banques dans les divers pays du monde et de faire rapport à cette Chambre avant que le bill acquière force de loi. Bien entendu, il faudrait renouveler les chartes actuelles pour une année ou deux afin de donner le temps à la commission de poursuivre l'enquête et de faire rapport; mais le pays et les banques attendraient volontiers encore deux ans sous le régime actuel; considérant surtout que le bill actuel, tel que je le comprends, ne change que fort peu de chose à l'état ancien. Et si la commission juge que notre système est le meilleur au monde, alors tout ce qui nous restera à faire ce sera de l'accepter. Je suis d'avis qu'au point de vue général de l'intérêt du Canada notre système présente beaucoup d'avantages en comparaison de tous autres. D'honorables représentants ont expliqué cet après-midi le régime établi en France à l'heure qu'il est; les énormes sommes que l'on prête au gouvernement français gratuitement, ou moyennant un intérêt de 1½ p. 100. Sauf le respect que je dois à l'honorable député qui a avancé ces idées, il ne me paraît pas qu'elles soient applicables au Canada, car l'argent vaut plus ici qu'en France. Les capitalistes peuvent en retirer davantage des entreprises courantes dans le pays, et dès lors, nous devons tenir compte des conditions dans lesquelles nous sommes. D'autre part, nous ne pouvons nous attendre à ce que les banques nous paient un taux d'intérêt comparable à celui qu'on obtiendrait de placements dans les entreprises courantes du dehors.

Ce sera pour les membres de la Chambre un grand avantage d'avoir sous les yeux des renseignements sur ce qui se passe à l'heure qu'il est en France, en Hollande, en Belgique et dans d'autres pays d'Europe avant d'être tenus d'accorder aux banques canadiennes le renouvellement de leurs privilèges pour une autre période décennale.

Nous avons, cela va sans dire, le droit de modifier la loi des banques, mais il ne faut pas que nous perdions de vue que, si nous adoptons cette loi des banques pour dix ans, l'année qui suivra son adoption, des gens placeront des fonds dans les banques et auront des droits acquis. Bien que le Parlement soit autorisé par la loi à décréter des modifications, je ne crois pas qu'il ait moralement le droit de faire des retouches qui lèseront ces droits acquis avant l'expiration des dix ans pendant lesquels les chartes sont maintenues. Il me semble donc que nous devrions obtenir ces renseignements avant de renouveler les chartes.

Des députés qui ont pris part au débat ont déclaré que les banques rendent à la population canadienne tous les services dont les gens d'affaires ont besoin. Je nie cette assertion. Je ne doute pas que, dans la ville de Toronto, représentée par mon honorable ami, le président de la banque Dominion, qui a porté la parole ici ce soir, et dans la ville d'Halifax, représentée par mon voisin de gauche (M. Maclean) on puisse obtenir tous les fonds nécessaires aux affaires courantes, mais il n'en est pas ainsi dans les districts ruraux de certaines parties du Canada. Les habitants des Provinces maritimes ne peuvent pas se procurer les fonds dont ils ont besoin pour gérer leurs affaires. Une manufacture qui peut montrer un actif suffisant et un commerce assez bien établi peut obtenir les deniers dont elle a besoin; mais ce que je reproche à l'organisation des banques canadiennes, c'est que les têtes dirigeantes du trust des banquiers semblent imbues de l'idée que l'objet des banques est de venir en aide aux industriels et de ne rien faire pour le cultivateur, l'ouvrier, l'artisan et ceux qui fournissent vraiment les deux tiers de l'argent qui sert à leurs opérations.

Un autre défaut que je constate c'est qu'elles prêtent des fonds à certaines époques de l'année, et que, lorsqu'il faut de l'argent pour le transport des récoltes de l'Ouest, elles se ferment comme une souricière. Un individu peut avoir emprunté quelques centaines de dollars de la banque et s'il n'est pas en état de les rembourser à l'échéance, l'administrateur de la succursale de l'endroit lui dit tout bonnement: " Le bureau principal me dit que vous devez acquitter ce billet " et il est tenu de l'acquitter. Il lui faut aller trouver ses amis et obtenir leur signature pour rembourser cette faible somme. Il y a moins de deux mois, j'ai eu connaissance d'un cas où de l'une des plus grandes institutions du Canada un monsieur a obtenu le prêt d'une misérable somme de $300, avec l'endossement d'un homme qui possède des milliers de dollars et avec des garanties subsidiaires représentées par $1,000 d'obligations municipales à 4 p. 100. A l'échéance du prêt, la banque refusa de le renouveler et l'emprunteur eut à se procurer la somme ailleurs.

Je puis citer un autre cas qui s'est présenté dans la ville où j'habite; celui d'un homme qui avait déboursé $10,000 pour l'érection d'une scierie. Il n'eût pas à emprunter cette somme, car elle lui appartenait, mais il eut besoin de trois à quatre mille dollars pour l'exploitation de son commerce de bois jusqu'à la mise de ses produits sur le marché, au mois de mai. Il se rendit à la banque et offrit des garanties incontestables—des endossements et des hypothèques—mais il dut s'adresser à ses amis qui furent obligés de puiser les fonds à des sources particulières pour obtenir cette piètre somme de trois à quatre mille dollars.

La banque donnait comme raison de son refus que le bureau principal lui avait ordonné de ne plus faire de prêt—elle avait besoin des fonds pour le mouvement de la récolte de l'Ouest.

En vérité, ce sont les cultivateurs et les marchands de bois des Provinces maritimes et des régions agricoles du pays qui fournissent les capitaux. Je n'ai pas les chiffres ni les moyens de me les procurer, mais je crois que je puis dire sans craindre la contradiction que les trois quarts des dépôts portant intérêt dans les banques canadiennes, à environ un demi-million, proviennent des cultivateurs et des artisans canadiens dont tous les fonds sont confiés aux banques, en montants de $25 à $100, jusqu'à $1,000 et $4,000.

Le commerce de banque ne remplit pas son devoir lorsqu'il ne procure pas en échange au public des moyens suffisants pour la gestion de ses affaires. J'avoue que ces affaires ne sont pas aussi lucratives que les entreprises manufacturières des grandes villes, mais elles sont aussi importantes pour la population canadienne que les grands établissements de commerce.

Cela nous amène à étudier ce qui se passe dans le cercle des banques du Canada. Je crois que celles-ci prennent honnêtement l'intérêt de leurs actionnaires. Leur objet est de payer des dividendes et je ne suis pas d'avis que leurs actes sont dictés par du mauvais vouloir envers le cultivateur ou le petit déposant. Elles agissent ainsi uniquement parce quelles pensent pouvoir faire des affaires plus profitables et gagner plus d'argent pour leurs actionnaires en faisant leurs opérations dans les grands centres. Voilà la raison de la ligne de conduite qu'elles suivent à l'heure qu'il est.

A mes yeux l'un des grands inconvénients provient de l'absorption des petites banques par les grandes, et cela amène sur le tapis la question des agences des banques. Quant à moi, j'ai une ferme confiance dans l'organisation des agences de banques. Ainsi que je l'ai déjà dit, je ne suis pas parfaitement au courant du commerce de banque dans tout l'univers, mais je n'ai jamais lu qu'il existât une organisation des agences de banques. Grâce à elles, nous pouvons recueillir les petits dépôts dans toute l'étendue du pays—ne fût-ce que $25, $100 ou $1,000—et les transporter d'un endroit dans un autre ou le besoin s'en fait sentir.

L'inconvénient consiste, je suis porté à le croire, dans la transmission des fonds des districts ruraux aux villes, mais c'est une politique qui, convenablement appliquée, ne souffrira pas d'inégalité de traite-

ment et produira d'heureux résultats. Nous nous sommes aperçus dans les Provinces maritimes, lorsqu'il y avait des banques sur les lieux, qu'il était beaucoup plus aisé d'obtenir les fonds dont nous avions besoin que de nous les procurer dans les grandes banques. On répondra que les banques locales étaient parfois peu sûres, que leur absorption était nécessaire pour la sécurité de tout le pays. Il peut en être ainsi dans les circonstances actuelles que, je le dis à ce sujet, le ministre des Finances se propose de perpétuer aux termes du présent bill, mais je suis d'avis qu'on devrait trouver un moyen de favoriser l'établissement et le maintien de banques locales. Je ne dis pas que je vais aussi loin que le représentant d'Ontario-nord (M. Sharpe). Il semble croire qu'il devrait y avoir un moyen d'encourager la création de banques n'ayant qu'un capital de $1,000,000 et qu'un seul bureau. Le grand inconvénient serait que, si une banque avait un capital moindre, le public n'aurait pas assez de confiance en elle pour y placer ses économies et que, sans les économies du public, aucune banque, pour bien dire, ne pourrait réaliser des bénéfices au Canada.

On a complètement expliqué cet après-midi que les banques font des opérations, non avec leurs propres fonds, mais avec les économies du public, et la banque qui ne peut pas attirer les économies du public ne réussira pas, je le crains.

Je crois que le malheur des petites banques, c'est que les grosses banques, avec discrétion peut-être, mais de propos délibéré, les ont étouffées, les empêchant d'encaisser les épargnes du peuple et les obligeant, pour bien dire, à se fusionner avec les grandes banques. Je suis d'avis que la fusion de deux banques ne devrait pas être permise sans le consentement du Parlement exprimé dans un texte de loi en bonne et due forme. A mon avis, il ne devrait pas être permis à une banque de se fusionner avec une autre du seul consentement du ministre des Finances ou du conseil du Trésor.

M. CURRIE: Qu'est-ce que l'honorable député ferait dans le cas de la banque d'Ontario, par exemple?

M. CARVELL: Elle a fait faillite, n'est-ce pas?

M. CURRIE: Elle a dû être absorbée en un jour afin d'éviter de grosses pertes.

M. CARVELL: Je laisserais tout simplement les choses en suspens jusqu'à la réunion des Chambres. Je ne crois pas que la question serait assez urgente pour empêcher cela. Si on appliquait quelques-unes des idées si habilement exposées par le représentant de Middlesex (M. Ross) cet après-midi, il me semble qu'une banque ne saurait se trouver dans une situation telle qu'elle ne peut pas attendre quelques jours ou quelques mois la réunion des Chambres et l'adoption d'une loi.

Voyez ce qui se passe dans les Provinces maritimes, la banque de la Nouvelle-Ecosse et la banque du NouveauBrunswick se fusionnent par ce que les gros actionnaires déclarent que ce sera à leur avantage, qu'ils pourront réaliser plus de bénéfices et que les habitants du Nouveau-Brunswick n'ont pas voix au chapitre. A mes yeux, la banque du Nouveau-Brunswick a beaucoup favorisé les intérêts de la population de la province.

M. LEMIEUX: Quel est son capital?

M. CARVELL: Il dépasse un million de dollars, je crois. La situation financière de la banque était splendide; ses dépôts se chiffraient par cinq ou six millions de dollars; elle faisait de belles opérations et des affaires vraiment locales, et je crois qu'il est regrettable qu'elle ait cessé d'exister, pour ainsi dire, par suite de sa fusion avec la banque de la Nouvelle-Ecosse. On peut également dire que cette dernière a cessé d'exister en tant qu'institution des Provinces maritimes, car elle a maintenant son siège social dans la ville de Toronto. Il eut mieux valu pour ces deux institutions et pour les habitants des deux provinces d'obliger ces corporations à se présenter devant le Parlement et à motiver leur fusion en une seule.

Cet après-midi, j'ai été vivement frappé par la proposition du représentant de Middlesex qui demande au Parlement de prendre des mesures pour la protection des déposants. Le ministre des Finances a réglé la question d'un geste de la main. Cela n'a jamais été fait, dit-il, ce n'est pas possible et il pense que c'est là le dernier mot de l'affaire. Eh bien, il s'est dernièrement passé au Canada maints événements qui n'avaient jamais eu lieu, et je ne vois pas pourquoi nous n'étudierions pas au moins ce projet, même si nous ne l'adoptons pas.

Si le ministre des Finances voulait l'examiner plus attentivement je pense qu'il changerait d'avis. Je ne faisais pas partie du Parlement quand on a adopté la loi pour protéger l'émission des billets, par la création du fonds de 5 p. 100, mais je ne doute pas que toutes les institutions financières du Canada et tous les magnats de la finance ont dû dire que cela n'avait jamais été fait auparavant et qu'en conséquence ils ne devraient pas être obligés de donner cette protection. Mais ils ont été forcés de le faire et maintenant ils disent que c'est très bien. Je suis assez âgé pour me souvenir du temps ou un billet de banque au Canada ne valait à peu près rien, sauf dans le voisinage immédiat de la banque qui l'avait émis.

Maintenant un billet de banque émis en Nouvelle-Ecosse est aussi bon à Vancouver qu'à Halifax, simplement parce que le public a une foi absolue dans les banques. On ne sait pas exactement pourquoi, mais on sait que d'une façon ou de l'autre ce billet est protégé et qu'on ne risque absolument rien en l'acceptant. Il passe constamment partout et il vaut 100 cents par dollar.

Je ne prétends pas qu'on devrait inaugurer un système par lequel les dépôts seraient aussi protégés que l'émission des billets, mais quand nous considérons qu'aujourd'hui les banques du Canada ont plus de $1,000,000,000 de l'argent du peuple et que seulement 2 p. 100 de ce montant ou $20,000,000 protègerait d'une façon pratique et absolue les déposants du pays, il me semble que c'est une proportion qui devrait être considérée avec soin. Cela consisterait simplement en ce qu'à la fin de chaque année les banques déposeraient au gouvernement 2 ou 3 p. 100 de leurs dépôts et, suivant moi, 2 p. 100 serait suffisant. Cette somme devrait rester sous la garde du gouvernement qui en paierait l'intérêt. Je consentirais à ce qu'il payât 3½ p. 100 parce qu'il ne peut pas emprunter à un taux inférieur, bien que peut-être comme le gouvernement paye 3 p. 100 sur les dépôts qui lui sont faits et que les banques payent aussi 3 p. 100, il serait juste que le gouvernement ne payât que 3 p. 100. C'est-à-dire que tout ce que les banques perdraient, ce serait le droit de faire des bénéfices sur cette somme d'argent vraiment insignifiante si vous considérez toutes les affaires qu'elles font et l'immense quantité d'argent qu'elles reçoivent du public. Les banques obtiennent ce milliard de dollars contre un intérêt de 3 p. 100 et elles le prêtent à partir de 5 jusqu'à 8 p. 100; on me dit qu'elles prêtent à raison de 9 à 10 p. 100 dans l'ouest. Je trouve que 9 et 10 p. 100 c'est beaucoup trop, mais je ne chercherai pas querelle aux banques pour essayer de gagner de l'argent quand elles le peuvent, car les conditions ne sont pas les mêmes au Canada qu'en Europe. Si une banque demande 6 p. 100 je ne lui ferai pas de reproche, et je dirai même que 7 p. 100 ce n'est pas déraisonnable pour des petits prêts.

Je ne reprocherai jamais aux banques d'essayer de gagner de l'argent. Il n'est que juste qu'elles essayent de donner le plus possible de bénéfices à leurs actionnaires sans faire d'injustice aux emprunteurs ni écraser les industries du pays.

Mon honorable ami pourra demander: Quel droit avez-vous de prendre de l'argent à une banque et de le garder comme garantie pour les déposants d'une autre banque? Voici la réponse: Le peuple canadien donne aux banques le droit d'émettre des billets pour chaque dollar de capital versé, sans lui payer un sou. Le capital payé d'une banque est, disons, de $250,000, la banque peut émettre immédiatement pour $250,000 de billets et au lieu d'avoir un quart de million de capital, elle a un demi-million. Puis nous les faisons les dépositaires des épargnes du peuple. Il est vrai qu'un homme peut aller déposer son argent au gouvernement ou à la caisse d'épargne postale, mais les conditions sont telles que le public n'aime pas aller à la caisse d'épargne postale. Si quelqu'un veut retirer $1,000, $500 ou $100 de la caisse d'épargne postale, il est obligé d'attendre un mois. Je ne sais pas si les banques ont eu quelque chose à dire pour l'établissement de la loi actuelle relative aux banques d'épargne du gouvernement, mais certainement cette loi favorise beaucoup les banques.

M. LEMIEUX: Avez-vous foi dans les caisses d'épargne du gouvernement?

M. CARVELL: Certainement, mais malheureusement par suite de la façon dont elles sont administrées, les banques obtiennent l'argent et non le gouvernement.

M. LEMIEUX: Les difficultés que vous placez pour le retrait des économies des caisses d'épargne du gouvernement sont une partie importante du système.

M. CARVELL: Je ne le crois pas. Suivant moi, vous devriez rendre les caisses d'épargne du gouvernement aussi élastiques que possible pour encourager le public à y déposer son argent. De nombreux clients viennent me dire les uns après les autres qu'ils ne veulent pas placer leur argent dans les caisses d'épargne du gouvernement parce qu'ils éprouvent trop de difficultés à l'en retirer, par conséquent ils s'adressent aux banques autorisées. J'ai conseillé personnellement à des clients de placer leur argent dans des banques autorisées.

M. LEMIEUX: Mais vous avez des clients riches.

M. CARVELL: Non, ils ne sont pas tous riches. Dans notre ville nous avons trois banques autorisées et je n'ai jamais hésité à conseiller à mes clients de placer leur argent dans ces banques, en raison des conditions qui existent aujourd'hui. Je répète que les banques sont les dépositaires des épargnes du peuple et elles continueront à l'être. Dans ce bill, nous allons même jusqu'à prévoir qu'aucune société ne pourra employer le mot " banque " sauf une banque autorisée. Une compagnie particulière de banque ne pourra pas du tout employer le nom. Nous accordons par conséquent aux banques de plus grands monopoles que ceux dont elles jouissent actuellement. Si les banques ont le droit d'émettre des billets pour chaque dollar de leur capital payé, et

elles ont ce droit, si elles sont les seules banques qui peuvent à peu près recevoir les épargnes du peuple, si elles les reçoivent à 3 p. 100 et les prêtent à 6, 7 ou 8 p. 100, je ne pense pas que ce serait très dur pour les actionnaires d'être obligés de déposer 1 ou 2 p. 100 de leurs économies entre les mains du gouvernement comme une garantie pour les déposants de toutes les autres banques.

M. EMMERSON: Surtout quand ils reçoivent de 18 à 23 p. 100.

M. CARVELL: Oui.

M. CURRIE: N'enlèvez-vous pas tout cet argent de la circulation?

M. CARVELL: Peut-être bien. Je ne discuterai pas cela du tout. Vous placez cette somme dans les mains du gouvernement et peut-être que mon honorable ami dira: Le gouvernement aura les $20,000,000 ou les $30,000,000 et s'il n'obtient pas cet argent de cette façon, il ira en Europe pour l'emprunter. J'admets que nous pourrions avoir un peu plus d'argent importé ici de l'Europe, mais le montant est si insignifiant comparé à l'énorme richesse du Canada, l'intérêt du peuple est si grand et les avantages pour les banques et les déposants sont si grands que je ne pense pas que cela mérite d'être pris en considération.

Si vous aviez eu un système comme celui-la, joint à une inspection des banques, je ne crois pas que le ministre des Finances aurait entendu le châtiment qu'il a reçu de son ami et partisan l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe) ou qu'on lui aurait laissé entendre qu'il y avait quelque chose de mauvais dans le système de vérification qu'il proposait. Ce système ne correspond pas aux besoins ou aux désirs du public, il ne lui donne pas cette protection qu'il prétend avoir le droit d'attendre du gouvernement. Mon honorable ami pourvoit à la nomination d'un vérificateur par les banques. Il est vrai que ce vérificateur sera choisi par les actionnaires; mais mon honorable ami dit que si un homme peut être choisi comme vérificateur, son nom doit être proposé au moins dix jours avant l'assemblée annuelle et chaque actionnaire important et tous les directeurs savent que cet homme est proposé comme vérificateur. Si les directeurs, qui sont habituellement la majorité des directeurs, ne veulent pas que cet homme soit choisi, vous pouvez compter sur eux pour qu'il ne soit pas vérificateur. Mon honorable ami n'est pas un naïf, il sait comment les choses se passent. Il n'y a personne dans cette Chambre qui soit un naïf; nous savons tous comment les choses se passent. Nous savons qu'une douzaine ou une demi-douzaine des principaux actionnaires sont les directeurs et ils choisissent toujours ceux qu'ils veulent être comme directeurs ou hauts fonctionnaires. S'ils ne pouvaient pas faire ce qu'ils veulent, ils ne seraient pas directeurs. Le fait qu'ils peuvent faire ce qui leur plaît a pour conséquence qu'ils sont directeurs. S'ils veulent que Brown soit vérificateur, ils auront Brown et la minorité des actionnaires peut aller se faire pendre.

Le projet prévoit que le traitement de ce vérificateur sera payé par les actionnaires. Les actionnaires sont les directeurs et si les actionnaires décident de voter un dollar comme traitement, la vérification des comptes ne sera pas brillante.

Tout ce projet de loi indique que c'est dans l'intérêt des banques qu'il a été conçu pour donner satisfaction à la demande que l'on fait depuis trois ou quatre ans dans le pays en vue d'obtenir une vérification ou une inspection indépendante et extérieure pour les banques.

Je n'accuse pas mon honorable ami de faire rien d'irrégulier. Je crains qu'il n'ait vécu si longtemps dans l'atmosphère financière de Toronto qu'il en ait été saturé; par conséquent, je ne l'accuse pas d'avoir fait quoi que ce soit d'irrégulier. Il est imprégné de cette idée, mais assurément, il ne répond pas aux sentiments du peuple en présentant cette proposition relative à l'inspection. Si mon honorable ami avait prêté légèrement l'oreille, je ne dis pas s'il avait écouté attentivement, il aurait entendu ce soir derrière lui des murmures significatifs dans plusieurs endroits tandis que l'honorable député d'Ontario-nord parlait, et il aurait appris que du moins en ce qui regarde le parti conservateur, tous les membres n'acceptent pas cette proposition avec sympathie.

Je crois que lorsque le bill sera examiné au comité le ministre des Finances étudiera avec soin une proposition demandant une réelle inspection des banques et non pas une inspection et une vérification faites par un homme qui sera sous la dépendance des directeurs et du directeur-général et qui ne pourra être qu'un diable noir qui fera ce qu'on lui dira. Ce qu'il faut, c'est une inspection réelle faite par un vérificateur désigné par le Gouvernement et qui ira, si c'est nécessaire, au siège principal et dans les succursales des banques. Dans la plupart des cas, une vérification faite au bureau principal sera suffisante, mais je connais quelques opérations de banque que si elles avaient été l'objet d'une vérification, non du siège principal, auraient été dévoilées pour le plus grand avantage de tous ceux qui y étaient intéressés.

J'ai surtout en vue, en ce moment, une certaine banque des Provinces maritimes qui a plus tard été fusionnée avec la banque de Montréal. S'il y avait eu un bon système d'inspection et si un inspecteur était venu examiner la succursale dans la ville que j'habite et qui est aussi celle qu'habitait autrefois l'honorable député

d'Halifax (M. Maclean), et si cet inspecteur avait fait un rapport consciencieux sur deux des comptes ouverts à cette banque, les choses auraient tourné bien autrement. Heureusement que cette banque se fusionna ensuite avec la banque de Montréal et que personne n'a perdu d'argent.

M. CURRIE: L'inspection du gouvernement, aux Etats-Unis, a-t-elle empêché les détournements et la ruine des actionnaires des banques nationales?

M. CARVELL: Je ne suis pas en état de répondre à cette question.

M. CURRIE: Aux Etats-Unis les banques sont visitées par les inspecteurs du gouvernement, depuis nombre d'années, et je crois que le nombre des faillites parmi les banques est, proportionnellement, plus considérable là qu'ici.

M. CARVELL: Cela peut être ou ne pas être, mais je rapporte un cas dont j'ai eu une connaissance personnelle et dans lequel l'inspection de deux ou trois comptes par un inspecteur indépendant aurait pu avoir des résultats bien différents pour les actionnaires d'une petite banque. Je ne crois pas qu'une inspection de la banque de Montréal et de la banque du Commerce soit nécessaire, mais si une loi dans ce sens était adoptée, elle s'appliquerait aux grandes comme aux petites, car il n'est pas possible d'établir de distinction. J'ai une telle confiance dans ces grandes institutions financières que je ne crois pas que des détournements ou des opérations irrégulières sur un point quelconque puissent en causer la ruine. J'ai entendu dire que la banque de Montréal avait perdu six ou sept millions de dollars au Mexique; même si cette rumeur était fondée, ce que j'ignore, la banque de Montréal est une institution tellement puissante, que même une perte comme celle-là n'ébranlerait pas sa situation.

M. EMMERSON: Je ne crois pas que cette rumeur soit fondée.

M. CARVELL: J'ignore si la nouvelle est vraie ou fausse et je ne la donne que comme une rumeur.

M. CURRIE: Ce sont des bruits de la rue et il n'est pas juste pour les banques de les répéter ici.

M. CARVELL: J'ai pris bien soin de dire que c'était une rumeur et je ne l'ai mentionnée que pour expliquer que même une perte comme celle-là n'affecterait pas matériellement la position de la banque de Montréal.

M. CURRIE: Le seul fait de relever ces propos est injurieux pour l'administration de la banque.

M. CARVELL: Pour une institution comme la banque de Montréal, l'affaire n'aurait pas de conséquences graves, mais s'il s'agissait d'une institution moins importante, elle pourrait être ruinée par la perte du quart de la somme que j'ai mentionnée. Je suis convaincu qu'avec une sévère inspection les déplorables faillites de la banque d'Ontario, de la Farmers' Bank ou de la St. Stephens Bank, auraient été évitées. Le premier comptable venu qui aurait visité la St. Stephens Bank, deux ans avant la faillite, aurait découvert le pot aux roses dès le premier jour et aurait évité de lourdes pertes au public.

M. EMMERSON: Le seul fait de savoir qu'une inspection pouvait avoir lieu aurait probablement suffi.

M. CARVELL: En effet, cela aurait probablement été suffisant. Je suis en faveur d'une inspection faite par le gouvernement, mais cette inspection ne doit pas être une simple formalité. Lorsque le ministre des Finances recevrait une plainte sérieuse il devrait envoyer un inspecteur examiner l'état des affaires soit au bureau principal, soit dans une succursale quelconque.

Si les déposants étaient assurés de cette protection, toutes les banques se trouveraient sous la surveillance paternelle de l'association des banquiers. Tout ce que l'association des banquiers a fait pour la Farmers' Bank et la Ontario Bank a été d'envoyer un de ses fonctionnaires prendre charge de ces institutions et de les fermer le plus vite possible; mais si l'association avait été pécuniairement responsable des pertes causées aux déposants et aux actionnaires par la faillite de ces deux institutions, la Farmers' Bank n'aurait pas enfouit des milliers de dollars dans un trou à Cobalt et le gérant de la banque Ontario n'aurait pas spéculé à la Bourse de New-York, sans que l'association en fût avertie. Pour les petites banques on ne pourrait rien désirer de mieux que la garantie des dépôts et l'inspection par le gouvernement. Les petites banques s'intéressent plus que les grandes à la prospérité de la localité dans laquelle elles sont établies; elles se font un point d'honneur de développer et encourager leurs régions. Les cultivateurs et les ouvriers qui ont besoin de petites sommes, pour mener à bien leurs entreprises, les obtiennent plus facilement des petites banques locales que des grandes institutions financières. Je considère que si les quelques réformes que je viens de mentionner étaient mises à exécution, le système de banque du Canada se trouverait sur des bases absolument solides.

M. NESBITT: Je propose le renvoi du débat.

M. EMMERSON: Je désirerais savoir si le ministre des Finances peut fournir à la

Chambre un état indiquant la proportion des billets de banque perdus ou détruits, pour chacune des banques qui ont été mises en liquidation. Autrement dit, existe-t-il une statistique quelconque indiquant les bénéfices réalisés par les banques, par suite de la perte ou de la destruction des billets?

M. WHITE: Je ne suis pas certain que la chose soit possible, mais je tâcherai de me rendre à la demande de mon honorable ami. Personnellement, je n'ai jamais vu un état comportant ces renseignements.

M. EMMERSON: J'ignore moi-même s'il est possible de se procurer ces renseignements mais ils seraient très utiles.

(La motion est adoptée et le débat est renvoyé à une autre séance.)

La séance est levée à minuit et dix minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 22 janvier 1913.

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

DEPOT D'UN RAPPORT.

M. MIDDLEBRO: J'ai l'honneur de déposer le 2e rapport du comité des comptes publics, qui conclut à ce que les diverses parties des dix derniers rapports de l'auditeur général qui ont trait aux paiements faits à la Canadian Dredging and Construction Company et à la Owen Sound Dredging Company, pour travaux de dragage exécutés à Tiffin, Victoria-Harbour et Midland, soient soumises aux investigations du comité des comptes publics. J'en propose l'adoption.

M. MACDONALD: L'honorable député aurait-il l'obligeance de différer l'adoption de sa motion jusqu'à ce que ceux qui ne font pas partie du comité aient pu étudier la question?

M. MIDDLEBRO: Ce matin, à la séance du comité, on a décidé que le rapport serait adopté aujourd'hui même pour que nous puissions nous mettre à l'œuvre dès demain.

M. MACDONALD: Il n'est pas d'usage de scruter, comme on se propose de faire, des comptes qui remontent à dix années. Cette motion revêt donc un caractère tout particulier, et il convient que la Chambre examine quel en sera l'effet. Je ne fais pas partie du comité, mais j'aimerais, en ma qualité de membre de la Chambre, pouvoir étudier la question moi-même.

M. MIDDLEBRO: Je dois dire qu'à sa séance de ce matin le comité a interrogé un témoin. Il s'est ajourné jusqu'à demain, alors qu'un autre témoin sera présent, et c'est pour que l'interrogatoire de ce dernier fût complet et ne souffrît point de retard que les membres du comité furent unanimes à prendre cette décision.

M. MACDONALD: La session n'est pas encore bien avancée, et les membres du comité ont amplement le temps de tenir d'autres séances. Je demande simplement que les choses en restent là pour que chacun puisse se rendre compte du plein effet de cette conclusion du rapport.

M. BORDEN: Au dire des Orateurs qui se sont succédés, le règlement veut que toute motion de cette nature soit réservée, s'il y a opposition.

(La motion est réservée.)

1re LECTURE

De divers bills d'intérêt privé:

Le 1er (n° 85), déposé par M. Sharpe (Lisgar), concernant "The Board of Management of the Church and Manse Building Fund of the Presbyterian Church in Canada, for Manitoba and the Northwest", et tendant à changer son nom en celui de "The Church and Manse Board";

Le 2e (N° 86), déposé par M. Aikins, tendant à constituer en corporation la British North-Western Mortgage Company;

Le 3e (n° 87), déposé par M. Stevens, concernant la compagnie du tunnel et du pont de Burrard-Inlet;

Le 4e (n° 88), déposé par sir Rodolphe Forget, tendant à constituer en corporation l'association des comptables canadiens;

Le 5e (n° 89), déposé par M. H. Chabot, tendant à constituer en corporation la Canadian Medical Protective Association;

Le 6e (n° 90), déposé par M. Bennett (Simcoe), concernant la compagnie du chemin de fer central du Canada;

Le 7e (n° 91), déposé par M. Green, concernant la Kettle Valley Railway Company.

Le 8e (n° 92), déposé par M. Meighen, constituant en corporation la Metropolitan Mortgage Corporation;

Le 9e (n° 93), déposé par M. Gauthier (Gaspé), constituant en corporation la Quebec Rapid Transit Railway Company.

DEPOT D'UN BILL PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES TERRES FEDERALES.

M. J. A. AIKINS (Brandon) demande à déposer un bill (n° 98) portant modification de la loi des terres fédérales.

—Monsieur l'Orateur, à l'heure qu'il est, la loi des terres fédérales permet en principe

que la couronne—c'est-à-dire le peuple—soit dépouillée, par voie de vente et d'aliénation complète, des chutes d'eau du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan, ainsi que des terres qui s'y rattachent; elle autorise l'aliénation et la vente des terrains houillers, des terrains pétrolifères, des terrains à gaz, des terrains miniers et des carrières de pierre. Je sais que le ministère s'est récemment donné pour règle de ne pas aliéner complètement ces grandes richesses naturelles, mais de les affermer sous le régime de certains règlements.

Pour ce qui est des forces hydrauliques, les règlements peuvent être édictés par décret du conseil et ratifiés par le Parlement; mais ils touchent à des choses tellement importantes qu'il convient, ce me semble, que le Parlement les examine de plus près. Dans ce but, le bill porte que les règlements ne pourront entrer en vigueur qu'après avoir été approuvés par le Parlement, que ce dernier pourra les modifier lorsqu'il le jugera à propos, et que tout décret du conseil tendant à les modifier n'aura d'effet qu'en tant que le Parlement l'aura ratifié.

Une autre disposition du bill tend à interdire ce que la loi autorise en ce moment: le partage en homesteads des terres dont j'ai parlé, partage qui fait que l'occupant d'un homestead, la personne qui fait la préemption ou a le droit d'acheter le homestead, peut réclamer l'octroi de lettres patentes, de sorte que les droits à la surface du sol se trouvant distincts des droits au sous-sol, ce qui est préjudiciable à l'exploitation des mines et à l'exécution de tous travaux sous la surface du sol. Eu égard aux modifications projetées, il devient nécessaire d'établir des dispositions relativement à l'usage que l'on peut faire de la surface du sol; aussi le bill dispose-t-il que l'on pourra décerner des permis autorisant les gens à faire paître les animaux et à couper le foin sur les terres.

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

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. EMMERSON: Monsieur l'Orateur, je vous prie de m'accorder une oreille bienveillante pendant les quelques instants que je vais consacrer à m'expliquer sur un fait personnel. Il s'agit du compte rendu que les journaux ont publié de la discussion qui a eu lieu ici, lundi après-midi, sur l'acquisition de certains embranchements par l'Intercolonial. Dans son édition du 21 janvier, l' "Ottawa Free Press" publiait ce qui suit:

Si l'honorable Frank Cochrane pouvait faire à son idée, le compte rendu des débats serait beaucoup moins volumineux, les délibérations du Parlement seraient moins longues et prendraient une tournure pratique. Le ministre des Chemins de fer s'est toujours distingué par son laconisme. Hier après-midi, il a tenté d'imposer la conclusion qui lui est habituelle à l'un des plus grands discoureurs de la Chambre en plaçant une observation d'un mordant fort caractéristique dès le début d'un débat sur la question de savoir si l'Etat devrait faire l'acquisition des embranchements de l'Intercolonial, débat qui, par tradition, prend régulièrement une séance entière. M. Cochrane ne fut pas heureux, l'honorable M. Emmerson qui est le premier à demander que l'on prenne une détermination à cet égard, ne voulut pas faire grâce au Parlement de son analyse vigoureuse de la situation et se mit à exposer l'objet de son projet de résolution.

Et plus loin:

Le député de Westmoreland, qui ne manque jamais de traiter la question jusque dans ses moindres détails et, pour cela, s'impose beaucoup de travail, avait à peine commencé son discours que le ministre des Chemins de fer se levait et lui disait que pour le dispenser d'aller plus loin, il était en mesure de faire connaître immédiatement son attitude.

Je ne me plains pas des termes de ce compte rendu, monsieur l'Orateur, mais je veux appeler votre attention sur la réalité des faits. Dès le commencement de décembre, j'inscrivais cette question au Feuilleton de la Chambre:

1. Le Gouvernement a-t-il pris quelque décision à l'égard de son projet—si projet il y a—de faire l'acquisition des embranchements qui se raccordent à l'intercolonial et de les exploiter comme faisant partie du réseau des chemins de fer de l'Etat? Dans l'affirmative, quelle est la nature de cette décision et quand le projet en question se réalisera-t-il?
2. Quel est le coût estimatif maximum de l'achat de tous les tronçons qui se raccordent actuellement à l'Intercolonial et en alimentent le trafic, mais dont l'exploitation est faite par différentes compagnies?

Lundi après-midi, cette question était la première au Feuilleton. Quand vous en avez fait l'appel, monsieur l'Orateur, le ministre des Chemins de fer n'était pas à son siège, et j'entendis un ministre dire: "La question est réservée." Et, en effet, elle fut réservée. Mais le ministre des Chemins de fer étant revenu à la Chambre avant l'épuisement des questions, j'appelai son attention sur la première, que son absence avait laissé sans réponse. Il déclara alors que la question était faite au Gouvernement, on l'avait transmise au secrétaire d'Etat et que ce dernier y répondrait. Le secrétaire d'Etat, qui était à son siège, annonça alors que la question ne lui étant pas encore parvenue, il ne se trouvait pas en mesure d'y répondre.

M. L'ORATEUR: L'honorable député abuse du privilège.

M. EMMERSON: Monsieur l'Orateur, je compte sur votre indulgence et sur celle de la Chambre pour donner cette explication. Je ne fais aucun commentaire; je relate simplement les faits pour démontrer

qu'une injustice a été commise envers moi, en ma qualité de membre de cette Chambre, non seulement par ce journal, mais par la presse de tout le pays, à cause d'une fausse notion des faits.

Quelques VOIX: Règlement! règlement!

M. l'ORATEUR: Je ferai observer qu'une question de privilège, si je comprends bien ce que c'est, est la faculté accordée à un député de lire l'article incriminé et d'affirmer son privilège à titre de membre du Parlement, sans entreprendre une longue narration de l'affaire.

M. EMMERSON: J'ai lu l'article incriminé qui commet une injustice à mon endroit et n'est pas conforme à la vérité. J'appelle votre attention sur ce qui s'est passé. C'est à la page 1798 du hansard. J'ai lu le projet de résolution dont j'étais l'auteur et j'en ai proposé l'adoption. J'avais l'intention de faire des commentaires et de l'expliquer de mon mieux, et je me suis servi du langage suivant:

En entreprenant de discuter ce sujet, j'en suis quelque peu empêché parce que le département des Chemins de fer et des Canaux n'a pas répondu à la question suivante inscrite à mon nom au Feuilleton.

J'ai lu la question que je viens de repéter devant vous. M. Cochrane s'est alors levé et a déclaré:

Je puis répondre à la question de l'honorable député.

Et j'ai répondu:

Je serais bien aise d'avoir la réponse.

Je me suis assis et l'honorable ministre a dit:

La réponse à la première partie est que la question est encore à l'étude. La réponse à la deuxième partie est qu'il n'est pas dans l'intérêt public que nous donnions une estimation du coût de ces lignes.

Mais, j'ai ajouté:

Je remercie mon honorable ami des renseignement. Apparemment, le Gouvernement n'a pas pris de décision à ce sujet.

Tels sont les faits et ils ne concordent pas avec les conclusions non seulement de ce journal, mais de tous les journaux du pays, apparemment. La réponse du ministre n'était pas une réfutation de mon projet de résolution. Il a simplement déclaré que le Gouvernement avait mis la question à l'étude, et je l'ai remercié de m'avoir donné ce renseignement.

En justice pour moi-même, je crois d'abord que les faits doivent être bien compris, et, en justice pour le public, je suis sûr qu'on ne devrait pas répandre des idées fausses au sujet de la discussion d'une question semblable qui l'intéresse beaucoup.

M. EMMERSON.

L'hon. M. COCHRANE (ministre des Chemins de fer et des Canaux): L'honorable député fait erreur sur un point ou deux. Il se trompe lorsqu'il dit que je n'étais pas à mon siège lorsque les questions ont été appelées. J'étais présent, mais vu que la question s'adressait à tout le ministère, l'honorable secrétaire d'Etat a dit qu'il lui fallait obtenir des renseignements des différents départements et qu'il n'était pas en état de répondre, et quelqu'un a dit "réservé". Monsieur le secrétaire d'Etat attendait la réponse des autres départements.

QUESTIONS.

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

LIGNES D'EMBRANCHEMENT DE L'INTERCOLONIAL.

*M. EMMERSON demande:

1. Le Gouvernement a-t-il pris quelque décision au sujet de son projet d'acquérir les embranchements qui se raccordent à l'Intercolonial, et de les exploiter comme partie du réseau des chemins de fer de l'Etat? S'il en est ainsi, quelle est la nature de la décision prise, et quand le projet en question sera-t-il réalisé?

2. Quel est le coût estimatif maximum de l'achat de tous les tronçons de voies ferrées se raccordant actuellement avec l'Intercolonial, et lui servant de lignes auxiliaires, mais exploitées dans le moment par des compagnies particulières?

M. CODERRE:

1. Le Gouvernement étudie toute la question des embranchements.

2. Il croit qu'il n'est pas dans l'intérêt public de donner ce renseignement à l'heure qu'il est.

LE PONT DE BUCKHORN.

M. BURNHAM demande:

1. L'administration précédente ou le département des Chemins de fer et Canaux ont-ils convenu, ou ont-ils eu l'intention de relever le comté de Peterborough d'une certaine obligation contractée par suite d'une convention passée le 2 juillet 1907 entre ledit comté et l'administration antérieure pour la contribution d'une somme de $3,000 et le coût de l'entretien du pont Buckhorn, dans ledit comté?

2. La lettre suivante adressée à M. J. R. Stratton, à ce sujet, a-t-elle été signée par l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux?

Ottawa, 12 avril 1911.

L'honorable J. R. Stratton, M.P.,
Chambre des communes.

Mon cher Stratton,—J'ai reçu votre lettre du 10. Nous étudions dans le moment un projet de décret au sujet des $3,000 promis au Gouvernement par le comté de Peterborough relativement à la construction d'un pont au-dessus de l'écluse de Buckhorn, at-

tendu qu'après examen de la question, je crois que c'est l'arrangement convenable à faire. Bien entendu, je ne puis déclarer que cela se réalisera avant que le cabinet se soit prononcé.

Bien à vous,
(Signé) GEORGE P. GRAHAM.

3. S'il en est ainsi, ladite lettre laissait-elle entendre que la résiliation des obligations susdites aurait été effectuée si l'administration précédente était restée au pouvoir, et à quelles conditions cette faveur aurait-elle été accordée?

4. L'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux avait-il l'intention de recommander cette résiliation au conseil des ministres de l'administration précédente?

M. COCHRANE:

1. Non, autant que le sait le département des Chemins de fer.

2, 3 et 4. Le département n'a pas de renseignements sur ce sujet.

DIVISION MONCTON-EDMUNDSTON DU TRANSCONTINENTAL.

M. EMMERSON demande:

1. Par qui est exploitée cette partie du chemin de fer national Transcontinental qui va de Moncton à Edmundston, dans le Nouveau-Brunswick, et quand cette exploitation a-t-elle commencée?

2. Quel a été, depuis le commencement jusqu'au 1er janvier 1913, le coût total de cette exploitation?

3. Durant cette même période, quel a été le revenu total du trafic des voyageurs, et quel a été le revenu du trafic des colis et marchandises?

4. Quel est le nombre des fonctionnaires employés pour l'exploitation de ce chemin de fer; quelle est la désignation des fonctions respectives qui leur sont assignées; quels sont les noms des fonctionnaires ; quel est le salaire de chacun d'eux?

5. Combien d'employés en général sont occupés dans cette exploitation; quels sont les noms de tous ces employés; quels sont l'ouvrage ou la fonction spéciale dont s'occupe chacun d'eux; quel est le salaire respectif de chacun d'eux?

6. A quel endroit se trouve stationné chacun d'eux?

7. Relativement à l'exploitation susmentionnée, les stations et dépendances sont-elles terminées et les entrepreneurs relevés de leurs obligations? Ces mêmes constructions sont-elles maintenant occupées pour les fins de ladite exploitation?

M. COCHRANE:

1. Par les commissaires du Transcontinental. Date du commencement de l'exploitation; 20 novembre 1912.

2. Coût total de l'exploitation, $6,931.01.

3. Recettes du transport des voyageurs, $1,233.30; recettes du transport des marchandises, $2,049.83; reçu pour le transport des marchandises, $1,590.49; à recevoir, $459.34.

4. W. B. Cronk, surintendant, Ottawa, $300 par mois; E. P. Cronk, surintendant à Edmunston, $175 par mois.

5 et 6. La liste annexée des employés est remise au greffier de la Chambre.

7. Non, mais plusieurs de ces gares et de ces constructions sont occupées pour les fins de l'exploitation du chemin de fer.

SERVICE DES FACTEURS.

M. VERVILLE demande:

Quels sont les noms des différentes cités, villes et villages, en Canada, qui ont un service de facteurs des postes, et quelle est leur population respective?

M. PELLETIER: Montréal, 470,480; Toronto, 376,538; Québec, 78,710; Ottawa, 87,062; Hamilton, 81,969; Saint-Jean, 42,511; Halifax, 46,619; London, 46,300; Winnipeg, 136,035; Kingston, 18,874; Victoria, 31,660; Vancouver, 100,401; Brantford, 23,132; Edmonton, 24,900; Calgary, 43,704; Stratford, 12,946; Berlin, 15,196; Saint-Hyacinthe, 9,797; Trois-Rivières, 15,691; Peterboro, 18,360; Sherbrooke, 16,405; Guelph, 15,175; Charlottetown, 11,203; Brandon, 13,839; Windsor, 17,829; Sainte-Catherine, 12,484; Sarnia, 9,947; Fort-William, 16,499; Port-Arthur, 11,220; Moncton, 11,345; Saint-Thomas, 14,054; Chatham, 10,770; Regina, 30,213; New-Westminster, 13,199; Hull, 18,222; Owen-Sound, 12,558; Sydney, 17,723; Saskatoon, 12,004; Moosejaw, 13,823; Lethbridge, 11,137; Niagara-Falls, 9,248; Brockville, 9,374; Sault-Sainte-Marie, 10,984; Galt, 10,299.

Dans la liste précédente, il n'y a que Saint-Hyacinthe et Hull qui ne répondent pas aux exigences du règlement relatif au service des facteurs, le chiffre de leur population et le montant de leurs recettes postales n'étant pas suffisants. A Hull, le service a été établi le 11 mai 1910 et, à Saint-Hyacinthe, le 29 août 1907.

RAPPORT DE M. ASSELIN SUR L'IMMIGRATION.

M. PAQUET demande:

1. L'honorable ministre de l'Intérieur a-t-il reçu le rapport de M. Olivar Asselin sur l'immigration belge et l'immigration française?

2. Est-ce l'intention de l'honorable ministre de l'Intérieur de communiquer immédiatement ce document aux membres de la Chambre des communes?

M. ROCHE:

1. Oui.

2. Oui, le rapport a déjà été déposé sur le bureau de la Chambre.

COMMISSION SUR OUVRIERS DE FERME ET DOMESTIQUES.

M. SUTHERLAND demande:

1. Combien d'ouvriers de ferme et de domestiques ont été placés par chaque agent de placement en Canada à qui une commission a été payée par le Gouvernement en 1911 et 1912?

2. Quel a été le chiffre total des commissions payées à chacun desdits agents au cours de

chacune des susdites années, et quels sont les provinces et comtés où lesdits agents opéraient ces placements?

Pour réponse à cette question, voir le tableau déposé par M. Roche sur le bureau du greffier de la Chambre.

EMBRANCHEMENT DE GUYSBORO A SUNNYBRAE.

M. SINCLAIR demande:

1. Relativement à la question et la réponse suivantes telles que rapportées dans le compte-rendu officiel des débats, du 20 mars 1912, savoir:

M. SINCLAIR:

Un crédit sera-t-il inscrit dans le budget supplémentaire pour la construction d'un embranchement de voie ferrée allant de Sunny-Bræ à Guysborough?

2. S'il n'y a pas eu d'examen topographique de cette ligne projetée au cours de la dernière saison, pour quelle raison n'a-t-il pas été fait?

M. COCHRANE.

On a décidé un examen topographique J'ai dit deux fois à l'honorable député que nous nous proposions d'étudier cette question au cours de l'été prochain?

M. COCHRANE: Le ministre des Chemins de fer et des Canaux s'est occupé de cette question de l'embranchement de Sunnybrae à Guysborough. Après l'avoir discutée au long avec les ingénieurs il a été constaté que l'examen topographique préliminaire était assez complet pour déterminer la possibilité de construire le chemin, et qu'il n'était pas nécessaire de faire d'autres études de terrains jusqu'à ce que le Gouvernement ait décidé de construire la ligne. La question est encore à l'étude.

ALLEGATION DE FAVORITISME POLITIQUE.

*M. LEMIEUX demande:

1. L'attention du premier ministre a-t-elle été attirée sur le paragraphe suivant publié dans le "Citizen" d'Ottawa du 18 courant:

"Favoritisme politique au moyen d'un subside fédéral—Une délégation de Québec dénonce les autorités provinciales au sujet de la distribution du subside fédéral.

"La manière dont le cabinet Gouin a administré le subside fédéral pour aider à l'agriculture n'est pas du goût des conservateurs en vue de Québec, et les accusations de favoritisme politique formulées à ce sujet au cours de la session provinciale ont été portées à la connaissance du premier ministre et de quelques-uns de ses collègues hier après-midi par une délégation composée de l'honorable J. M. Tellier, C. Ernest Gault, M.A.L., Philémon Cousineau, M.A.L., E. Patenaude, M.A.L., L. T.. Maréchal, C.R., et C. P. Beaubien, C.R. Il est allégué que dans la distribution des subsides, les localités de nuance libérale où les fermiers libéraux sont favorisés de préférence aux conservateurs.

"Les délégués ont demandé que des mesures soient prises pour que cette distribution soit faite d'une manière impartiale, et c'est ce qui sera fait. On s'est occupé aussi d'organisation de parti dans la province."

M. SUTHERLAND.

2. Quelle vérité y a-t-il dans l'énoncé ci-dessus?

M. BORDEN:

1. Non, excepté par la question de l'honorable député.

2. L'honorable député peut tirer ses conclusions lui-même.

VALEURS CANADIENNES OFFERTES EN FRANCE.

*M. LEMIEUX demande:

1. Le Gouvernement est-il informé que le garde des sceaux, en France, a nommé MM. Guichardon, juge d'instruction, et Bénézech, commissaires aux délégations judiciaires pour faire enquête au sujet de certaines souscriptions et émissions placées dans le cours des derniers mois sur le marché français?

2. Dans l'affirmative, quelle est la nature des informations reçues?

M. BORDEN: En réponse à ces deux questions je dois dire que le Gouvernement n'a aucun renseignement sur ce sujet.

SERVICE DES DEPECHES A REGINA PAR LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. MARTIN (Régina) demande:

1. Le Gouvernement, ou quelqu'un de ses membres, a-t-il reçu quelque correspondance ou pétitions demandant qu'un service des dépêches soit fait par le Grand-Tronc-Pacifique dans la région sise au sud de Régina?

2. Dans l'affirmative, des mesures ont-elles été prises pour établir ce service?

M. PELLETIER:

1. Non.

2. Les ordres ont été donnés, cependant, pour l'établissement d'un service des dépêches de trois fois la semaine entre Régina et Griffin, une distance de 79 milles, mais ce service ne peut pas fonctionner tant que la circulation des trains ne sera pas régulière.

DESTITUTIONS.

M. BELAND demande:

1. MM. Adélard Bourdon, Olympe Desrosiers, Jos. E. Fafard, Arthur Delorme, Henri Marion, Emmanuel Jetté, Lanoraie Marion, Henri Hervieux, Ovila Champagne, J. E. Champagne, de la paroisse de Lanoraie, comté de Berthier, ont-ils été destitués?

2. Si oui, à la demande de quelle personne?

3. Une enquête a-t-elle été instituée dans chacun de ces cas?

4. Par qui ont-ils été remplacés?

M. HAZEN:

1. De toutes les personnes mentionnées, J. E. Fafard est la seule qui ait été destituée.

2. J. E. Fafard a été destitué à la demande du député actuel du comté de Berthier.

3. Non.

4. Répondu sous le n° 1.

M. DEMERS demande:

1. M. James A. McGee, gardien de feux à Ash and Bloody Islands, sur la rivière Richelieu (Québec), a-t-il été remercié de ses services?
2. Dans l'affirmative, quand et pourquoi?
3. Y a-t-il eu des plaintes faites contre lui? Dans l'affirmative, quand et par qui, et quelle est la nature de ces plaintes? Quel était son salaire?
4. A-t-il été remplacé? Dans l'affirmative, par qui? Et quel est son salaire?

M. HAZEN:

1. Oui. Le 10 décembre 1912. Afin de réintégrer dans ses fonctions M. George Robinson qui avait été destitué en 1902 sans aucune enquête et sans raisons évidentes.
2. Des plaintes ont été portées que M. Robinson avait été traité très injustement, et que dans l'intérêt de la justice il devait être réintégré dans les fonctions dont il avait été injustement chassé.
3. $320.00 par année.
4. Oui, George Robinson, $320 par année.

M. MARTN (Regina) demande:

1. Quand A. C. Sipes a-t-il été nommé inspecteur de homesteads dans le bureau des terres à Régina?
2. Est-il encore employé par le Gouvernement?
3. Dans la négative, pourquoi a-t-il été destitué, et à quelle date l'a-t-il été?
4. Quelle somme a-t-il reçu pendant la durée de son service?
5. Combien d'inspections de homesteads ont été faites par lui pendant la durée de son service?

M. ROCHE:

1. Le 4 avril 1912.
2. Non.
3. Négligence dans son service. 31 août 1912.
4. $490.00.
5. Aucune.

M. MARTIN (Regina) demande:

1. J. W. Silverthorn a-t-il été destitué comme inspecteur des pêcheries au lac Last-Mountain (Saskatchewan)?
2. Dans l'affirmative, pour quelle raison, et à la demande de qui?
3. Qui l'a remplacé, et quel est le salaire du nouveau titulaire?

M. HAZEN:

1. Pas encore; mais il a reçu avis que ses fonctions prendront fin après le 31 mars prochain.
2. Parce que M. Silverthorn est aujourd'hui un vieillard incapable de remplir d'un façon satisfaisante les fonctions d'inspecteur en chef des pêcheries de ce district.
3. Son district est aujourd'hui compris dans celui confié maintenant à la surveillance de Gavin S. Hunter. $800 par année.

DESTITUTIONS DE DIRECTEURS DE LA POSTE DANS LE COMTE DE VAUDREUIL.

La Chambre passe aux motions pour le dépôt de documents.

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Au sujet des avis de motion depuis n° 1 jusqu'à n° 8, je dois dire que ces motions ont été laissées deux fois en suspens afin de me permettre d'avoir une entrevue avec mon honorable ami de Vaudreuil (M. Boyer) à leur sujet. J'ai vu mon honorable ami et je lui ai demandé de vouloir bien abandonner toutes ses motions à l'exception de celle qui couvre toute la question, afin de ne pas avoir à répéter les rapports et de ne faire qu'un seul rapport. Je lui ai dit que je produirais, en réponse à la motion n° 8 qui couvre tout le comté, tous les documents demandés dans ces questions. Je suis prêt à apporter ces documents de cette façon ou à attendre le bon plaisir de l'honorable député. Je vous demanderai, monsieur l'Orateur, de vouloir bien appeler la motion n° 8, qui pourra être adoptée, et ensuite l'honorable député pourra abandonner les autres motions.

M. BOYER demande:

Un relevé faisant connaître les noms des receveurs de la poste révoqués dans le comté de Vaudreuil, la date de leur nomination, la cause de leur renvoi, et par qui ce renvoi a été demandé.

La motion est adoptée.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. OLIVER: Je demanderai votre indulgence, monsieur l'Orateur, pour soulever une question de privilège. J'ai eu l'honneur tout récemment d'être l'objet de certaines remarques de la part du premier ministre du Manitoba, sir Rodmond Roblin, dans un discours qu'il prononçait dans l'assemblée législative manitobaine. Dans ces remarques, telles que les journaux les rapportent, je crois être injustement attaqué, et bien que je ne veuille pas prendre le temps de la Chambre ni saisir cette occasion de me poser devant le public, je désire cependant répondre à ces attaques afin qu'il ne puisse pas y avoir de malentendu. Les remarques auxquelles je veux répondre sont reproduites dans le "Telegram" de Winnipeg du 15 janvier. Elles portent en partie sur la dernière élection qui a eu lieu dans le comté de Macdonald, Manitoba, et en partie sur mon administration du département de l'Intérieur. Pour commencer par la fin, en réponse au chef de l'opposition, sir Rodmond Roblin, d'après le compte rendu du "Telegram", a dit ce qui suit:

Il parle aussi de la perte considérable que le Manitoba a subie en transférant 7,000,000 d'acres de terre au gouvernement fédéral. De nouveau je regrette qu'il ne soit pas mieux renseigné. Je lui dirai que c'est moins que 1,164,000 acres, et bien que nous eussions une réclamation justement fondée pour un beaucoup plus grand nombre d'acres et espérions les obtenir, cependant, à cause de la mauvaise administration et de l'hostilité malfaisante de l'honorable M. Frank Oliver envers notre province, ces fermes nous furent enlevées, et pendant les derniers dix-huit mois du gouvernement libéral, pas un seul acre de terre n'a été transféré au Manitoba, bien qu'environ $50,000 ou $60,000 aient été enlevés au revenu de cette province par ledit Frank Oliver pour l'aider à empêcher le Manitoba d'obtenir les terres dont il parle.

Il, c'est-à-dire le chef de l'opposition, M. Norris.

L'autre partie des remarques de sir Rodmond Roblin, sur laquelle je désire appeler l'attention de la Chambre, est dans les termes suivants, d'après le "Telegram":

L'élection. . .

Celle de Macdonald:

. . .a été apparemment conduite par un monsieur du nom de MacNutt, de la Saskatchewan, et par Frank Oliver, de l'Alberta. Ils avaient amené avec eux des gens de toutes les parties du Canada: onze Canadiens-Français de la province de Québec, des agents électoraux de la province d'Ontario, des farceurs de la Saskatchewan et de l'Alberta, et ils se promettaient de faire échec à l'opinion sincère de l'électorat de cette circonscription au moyen de trucs que réprouve la loi.

Le "Telegram" n'entre pas dans le détail des moyens auxquels on a eu recours, mais le compte rendu que donne du même débat le "Free Press" fait dire à sir Rodmond Roblin ce qui suit:

Quels sont ceux qui ont apporté ici ce whisky et cet argent? Non pas Norris, mais bien Frank Oliver et Thomas MacNutt avec ses membres de la Saskatchewan. "Et je parle en connaissance de cause", a déclaré le premier ministre.

Quant à la première partie de la citation que je viens de lire relative aux terres marécageuses du Manitoba, j'appellerai de nouveau l'attention de la Chambre sur ce qu'en dit sir Rodmond:

Ces terres nous ont toutes été enlevées.

Il ajoute que j'ai escamoté au Manitoba de $50,000 à $60,000, afin de pouvoir empêcher la province d'obtenir une partie quelconque des terres en question.

Dans l'autre partie de ses remarques, il affirme que, dans Macdonald, la campagne a été menée par M. MacNutt et moi, et que nous y avions fait venir des meneurs des provinces d'Ontario, d'Alberta et de la Saskatchewan. Quant à cela, je dirai que j'ai pris part à cette élection de Macdonald, et que j'ai demandé l'aide de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark), de l'honorable député de Moosejaw (M. Knowles) et de deux des fils de l'honorable député de Gloucester (M. Turgeon). Ce sont là les seules personnes qui, pour autant que je sache, ont pris part à cette campagne, à ma demande ou sur mes conseils. On dit en outre que nous avons, M. MacNutt et moi, fait apporter du whisky dans le comté, de même que, assure-t-on, nous y avions fait venir ces charlatans politiques de la Saskatchewan; et le premier ministre du Manitoba ajoute: "Je parle en connaissance de cause." Quant à ces dernières assertions en particulier, je vous dirai simplement ceci, monsieur l'Orateur, c'est que sir Rodmond Roblin, premier ministre du Manitoba, que Sa Majesté a récemment créé chevalier, a, de son siège dans la législature de cette province, affirmé ce qui est faux et sachant que c'est faux.

GREVE DES EMPLOYES DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX demande:

Copie de toute la correspondance, etc., échangée entre le ministre du Travail et les employés en grève du chemin de fer canadien du Pacifique au sujet de la demande qu'ils ont faite d'un bureau de conciliation et d'enquête.

—Je me suis laissé dire que l'automne dernier une certaine catégorie d'employés du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé la constitution d'une commission d'enquête, et qu'après qu'un avis eut été donné à la compagnie, le ministre du Travail a refusé de se rendre à cette prière. Les journaux dans le temps ont rempli leurs colonnes d'articles sur la question et, malgré les instances des employés, on me dit qu'il n'a pas été nommé de commission. Je sais que, de fait, beaucoup de ceux-ci sont encore sans emploi et murmurent contre la compagnie. Je ne veux pas passer condamnation contre cette dernière pour sa conduite envers ses employés, et, si j'ai pris la parole, c'est simplement pour dire qu'il me paraît extraordinaire qu'une loi dont l'application a eu de bons effets depuis qu'elle existe n'ait pas été appliquée dans le cas où je parle. J'espère que le ministre du Travail voudra bien, quand il sera ici, nous expliquer les circonstances de cette affaire.

M. FRANK B. CARVELL (Carleton) (N.-B.): Je désire présenter quelques observations, non pas sur les causes de la grève ni sur le différend qui existe entre la compagnie et ses employés, car j'avoue en connaître bien peu de chose; mais ce que je sais, c'est que, dans mon comté, il y a un certain nombre de personnes qui sont en grève à l'heure qu'il est par suite de l'affaire mentionnée dans cette motion. Je me suis laissé dire que tous les grévistes membres de la fraternité sollicitent

un relèvement du chiffre de leurs salaires qui, pour l'heure, varient de 30 à 48 dollars par mois pour une journée de dix heures. La compagnie peut avoir de bonnes raisons pour ne pas accorder à ses employés l'augmentation qu'ils sollicitent; mais j'aimerais que quelqu'un pût me dire comment le Pacifique-Canadien espère s'assurer les services d'hommes capables, de gens mariés ayant de la famille, de gens qui ont été à un emploi depuis des années en qualité de contrôleurs, commis de nuit, commis des travaux de pont, commis du service de la voie, et le reste, quand elle donne de 30 à 48 dollars par mois. Je suppose bien toutefois que le ministre nous renseignera là-dessus au moment où il déposera les pièces demandées, et nous saurons si ce que l'on nous a dit est exact.

J'ai sous les yeux les noms de dix hommes, tous domiciliés dans mon propre comté, dans ma propre ville, des hommes que je connais personnellement et intimement, des hommes qui, pour la plupart sont doués d'une intelligence au-dessus de la moyenne, et auxquels la compagnie, j'en suis convaincu, n'a absolument rien à reprocher. Ces individus ont vécu sur le maigre salaire mensuel de $30 à $48. Ils ont demandé un relèvement de salaire et il semblerait qu'ils ont droit à une augmentation raisonnable. Quand le dossier aura été déposé sur le bureau, nous serons probablement édifiés sur les mobiles de la compagnie en refusant cette augmentation de salaire.

La compagnie, m'informe-t-on, prétend qu'il existe quelque litige entre les hommes et la compagnie touchant la reconnaissance des droits de l'union. Il paraît que parmi les dispositions du chapitre 20 des Statuts de 1907, connu sous le nom de "Loi des enquêtes en matière de différends industriels", que les députés connaissent familièrement, il figure une prescription de droit que le ministre semble avoir négligée; c'est la question sur laquelle je désire appeler votre attention un moment. Je vais citer l'article 15 de cette loi, puis j'en donnerai l'interprétation. L'article 15 est ainsi conçu:

Procédure pour le renvoi d'un différend à un conseil.

15. Pour déterminer la manière dont doit s'effectuer une demande tendant à la nomination d'un conseil, et le nombre de personnes par qui cette demande doit être faite, sont à observer les dispositions qui suivent:

1. La demande doit se faire par écrit selon la formule prescrite et doit en substance prier le ministre de nommer un conseil auquel renvoyer le différend sous le régime de la présente loi.

2. La demande doit être accompagnée:

(a) D'un exposé où sont mentionnés:

(I) les parties au différend;

(II) la nature et la cause du différend, y compris ce qu'une des parties réclame ou exige de l'autre et que cette dernière refuse d'accorder;

(III) le nombre approximatif des personnes dont les intérêts sont en jeu dans le différend ou peuvent le devenir;

(IV) les efforts faits par les parties elles-mêmes pour régler le différend; et

(b) D'une déclaration statutaire énonçant que, au meilleur de la connaissance et croyance de l'auteur de ladite déclaration, si le différend ne se règle ou n'est soumis par le ministre à un conseil de conciliation et d'enquête sous le régime de la loi, il y aura grève ou contre-grève, selon le cas, et que l'autorisation nécessaire pour la déclaration d'une contre-grève ou d'une grève a été obtenue.

3. La demande peut mentionner le nom d'une personne disposée et prête à agir et désirant agir à titre de membre du conseil représentant la ou les personnes qui font la demande.

D'après les journaux, et le ministre ne saurait nier le fait, une demande se conformant à tous égards aux prescriptions de l'article 15 de la loi, fut présentée, non pas à lui-même mais à son prédécesseur au ministère, avant que ce dernier quittât son portefeuille en septembre 1911; cette demande exposait certains différends entre la société des employés de chemins de fer canadiens et la compagnie du Pacifique-Canadien, donnait tous les détails exigés par la loi et était corroboré par une déclaration officielle d'un des fonctionnaires responsables portant que si le gouvernement n'accordait pas l'enquête demandée, les hommes se mettraient en grève. Cette demande date de septembre 1911 et c'est une des questions laissées à la décision du titulaire actuel. En janvier 1912, le ministre du Travail, dit-on refusa d'accorder l'enquête non pas catégoriquement, mais en effet, en déclarant que l'individu qui avait occasionné tout ce différend, n'avait pas été congédié parce qu'il était membre d'une fraternité et que la compagnie avait d'excellentes raisons de le priver de son emploi. On laissa traîner la chose en longueur et tout resta là.

En juin 1912, la fraternité présenta une deuxième demande, appuyée sur toutes les données nécessaires et les affidavits prescrits par l'article 15 de la loi, tout comme pour la première demande. Dans cette circonstance, au dire des hommes, le ministre du Travail leur suggéra d'envoyer quelques délégués à Montréal auprès des fonctionnaires de la compagnie, afin de voir s'il serait possible d'en venir à un arrangement.

A mon avis, on ne saurait blâmer le ministre d'avoir pris pareille attitude, vu qu'il serait préférable d'en venir à un arrangement à l'amiable entre les hommes et la compagnie, plutôt que de recourir à la création d'un comité. Les hommes se rendirent à Montréal et le ministre leur déclara positivement que leurs délégués seraient protégés. Quant à savoir si cela est exact, c'est ce que le ministre nous dira. Cependant, les deux délégués qui se rendirent à Montréal perdirent leur emploi, soit pour avoir eu la témérité de lutter contre la compagnie du Pacifique-Canadien et de revendiquer

leurs droits, soit pour autre cause valable, ce que je ne saurais dire. On n'accorda pas d'enquête, et dans la mesure de nos renseignements, le ministre n'alléga aucune raison pour justifier son refus d'accorder d'enquête. Vers le 1er octobre 1912, la fraternité présenta une troisième demande appuyée sur toutes les données et affidavit voulus, tout comme pour les deux premières demandes.

Je le répète, ce différend a été provoqué par une double cause: d'abord, la question des salaires, puis la reconnaissance de la fraternité et de certains droits qu'ils revendiquaient, et certains règlements dont ils désiraient l'adoption. Qu'on le remarque bien, cette demande fut présentée au ministre le 1er octobre. D'après mon interprétation de la loi, le ministre n'a aucune latitude en pareille matière; il pourrait peut-être invoquer ici la loi de conciliation et du travail, adoptée quelques années avant celle relative aux enquêtes en matière de différends industriels; dans la mesure où elle se rattache aux employés de chemins de fer; mais il ne l'a pas fait et à moins qu'il ne le fasse ou qu'il adopte quelque moyen de se soustraire au devoir de prendre initiative sous l'empire de cette loi, alors j'affirme que, s'il respecte l'autorité qui lui est conférée par le statut, force lui est d'accorder l'enquête, puis d'appliquer la loi. L'article 6 est ainsi conçu:

Chaque fois que sous le régime de la présente loi il est fait une demande en forme tendant à la nomination d'un comité de conciliation et d'enquête, et que la demande n'a pas trait à un différend qui fait le sujet d'un référé sous le régime des dispositions de la Loi de la conciliation et du travail concernant les différends relatifs au travail sur les chemins de fer, le ministre, dont la décision à cet égard est définitive, doit, dans les quinze jours à compter de la réception de la demande, créer un pareil conseil sous son seing et sceau officiel, s'il est d'avis que les dispositions de la présente loi s'appliquent en l'espèce.

Le ministre n'a jamais nié que les dispositions de la loi s'appliquent. La demande lui fut présentée vers le 1er octobre 1912, se conformant en substance aux prescriptions de l'article 15 de la loi. Le ministre, dans le délai de quinze jours, n'a pas créé de comité d'une manière officielle; il a continuellement ajourné la demande de ces hommes une année durant, sans leur donner les droits qu'ils revendiquent sous l'empire de cette loi. Dans les exposés qu'ils ont transmis au ministre en ces diverses occasions, ils déclarent que si le ministre ne leur accorde pas un comité, ils se constitueront en grève. Voyons ce que cela veut dire. L'article 56 de la loi déclare que nul employé de la compagnie n'a le droit de se déclarer en grève, avant qu'il ait demandé la création d'un comité, et que le comité ait été accordé; et s'il se met en grève avant que l'enquête ait été accordée ou avant que la proposition ait été faite, il est coupable d'un acte criminel et passible d'une amende déterminée par l'article 59.

Le ministre le sait, ces hommes ont menacé de déclarer la grève. Il le sait aussi, s'ils eussent fait grève avant la création du comité ou pendant que la demande était à l'étude, ils auraient commis un acte délictueux. Et, cependant, durant toute une année sous le coup de cette menace de grève, et en face de l'impérieux besoin de grève, le ministre refuse de créer ce comité, et de donner à ces hommes l'occasion favorable d'exposer leurs griefs suivant le mode prescrit par la loi. C'est cet aspect de la question que je soumets tout particulièrement à l'attention du ministre.

Pendant un mois et demi le ministre refuse d'agir, et il temporise ainsi jusqu'à la rentrée des Chambres. Le jour de l'ouverture de la session, comme tout semblait indiquer une bataille en règle au pays, le ministre capitula finalement. Il déclara aux hommes, paraît-il, qu'il leur accorderait un comité partiel, seulement pour ce qui intéresse la région d'Ottawa. Les hommes refusèrent et finalement, il accorda ce que les journaux appellent un "comité partiel" d'enquête. J'ignore ce que cela veut dire. Mais on le sait, une enquête fut tenue par un comité nommé par le ministre et s'il faut ajouter foi aux rapports des journaux, le comité donna pour ainsi dire raison aux hommes sur chaque point; leur droit à la reconnaissance, leur droit de faire accepter par la compagnie leurs règlements; leur droit à une augmentation de salaire; le chiffre de cette augmentation demeurant en suspens, pour être décidé par la compagnie et les hommes. Non seulement cela, mais on devait réintégrer les hommes dans leur emploi et les payer, à dater du moment de la grève. Cette décision date de la mi-décembre. Il s'est déjà écoulé un mois et demi, mais on n'a pas encore réintégré les hommes dans leur emploi, car on les voit encore se promener par les rues oisifs, désœuvrés; et dans la mesure de nos renseignements, le ministre n'a rien fait pour engager la compagnie à reprendre les hommes à son service. Il est possible que le ministre puisse nous éclairer à cet égard. Seulement, si le ministre avait autant à cœur de forcer la compagnie du Pacifique-Canadien à reprendre ces hommes à son service, qu'il tenait à forcer la compagnie du Grand-Tronc à réintégrer ses employés dans leurs fonctions, et il voulait retarder l'adoption de certaine loi, advenant que la compagnie ne s'exécutât point, rien n'empêcherait de rétablir ces hommes dans leur emploi. L'attitude du ministre est singulière quand on compare son attitude actuelle avec celle qu'il a adoptée à l'égard des grévistes du Grand-Tronc.

M. GRAHAM: On blâma alors le ministre des Chemins de fer.

M. CARVELL: On a blâmé tout le monde. Mais aujourd'hui nous blâmons le ministre du Travail. C'est le ministre du Travail que j'accuse et nul autre. Eût-il exercé son influence et celle du Gouvernement auprès de la compagne du Pacifique-Canadien cette grève n'aurait jamais eu lieu; ou même si elle eût éclaté, la compagnie aurait respecté les propositions du comité.

Il me semble que le ministre est dans une position fort curieuse. C'est une contravention absolue aux termes de la loi du pays et une injustice à des centaines de rudes travailleurs du Canada. Je crois qu'il faudra que le ministre donne beaucoup d'explications pour convaincre ces ouvriers qu'ils ont été traités avec toute la justice prévue par nos lois et il faudra aussi beaucoup d'explications pour convaincre non seulement les classes ouvrières mais le public en général, que la grande compagnie du Pacifique-Canadien n'a pas un peu plus d'influence sur le ministre du Travail qu'elle ne devrait en avoir dans l'intérêt des ouvriers du pays.

L'hon. T. W. CROTHERS (ministre du Travail): Cette motion a été inscrite à l'ordre du jour pendant trois ou quatre semaines. J'ai été ici plusieurs fois à attendre qu'elle soit discutée. Elle arrive aujourd'hui sans que je m'y attende. Je ne pense pas qu'il existe un usage obligeant un député qui a fait inscrire un avis de motion à l'ordre du jour de donner un avis spécial de son intention de discuter la question à un jour particulier, mais je crois que c'eut été un acte de courtoisie de la part de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) à l'égard du ministre intéressé, s'il lui avait donné un avis d'un jour ou deux pour lui permettre d'être prêt. Je ne suis pas prêt à entrer dans tous les détails, je n'ai pas la demande ni aucun des documents qui ont trait à cette affaire.

Pourtant j'essayerai de répondre aux accusations que j'ai entendues. Je n'ai pas eu l'avantage d'entendre mon honorable ami de Rouville, de sorte que je ne sais rien de ce qu'il a dit sur cette question. Quant à mon honorable ami de Carleton (M. Carvell), j'ai entendu une partie de ses observations. Je parle d'après mes souvenirs, mais je peux ne pas me tromper en disant que je n'avais pas entendu parler de cette demande avant le mois d'octobre dernier.

Mon honorable ami parle " d'un an " et d'une demande adressée à mon prédécesseur. Je crois pouvoir dire que je n'ai pas entendu parler de cette demande ou d'aucun différend avant octobre ou novembre. Peut-être était-ce au mois d'août, mais ce n'était certainement pas aussitôt que nous sommes arrivés au pouvoir. Cette demande a été faite au nom de la fraternité canadienne des employés de chemin de fer. D'après le nom, vous comprendrez que c'est une société assez grande pour comprendre tous les hommes employés dans tous les services de toutes les compagnies de chemins de fer du Canada. Cette demande a été faite au nom seulement des employés qui sont au service du Pacifique-Canadien. Cela comprend trente-six catégories différentes d'employés, depuis celui qui décharge les wagons pendant quelques heures ou pendant un jour ou deux jusqu'aux chefs de bureaux dans les différents services, c'est-à-dire en tout cinq ou six mille hommes. La demande était faite pour obtenir une enquête sur ces trente-six catégories d'employés sur tout le réseau du Pacifique-Canadien, la ligne mère, les embranchements, les lignes à trolley exploitées par la compagnie, comprenant en tout 10,000 à 11,000 milles—trente-six catégories d'employés et vingt-neuf plaintes dans chaque cas. Mon honorable ami parle d'une augmentation de salaire, ce n'était qu'une des vingt-neuf réclamations.

M. CARVELL: Existait-il une raison pour qu'ils n'aient pas droit à un comité de conciliation?

M. CROTHERS: Un moment. Mon honorable ami semble croire que dans certaines circonstances, le ministre des Travaux publics est obligé d'établir un comité. L'honorable député a lu seulement un article qui s'applique à cette affaire, l'article 15; je crois qu'il a parlé plus tard de l'article 6. Mais l'article 15 est suivi de l'article 16 et en résumé ces deux articles prévoient que si une demande est faite au nom d'un certain nombre d'employés par leurs officiers, il faut donner au ministre une preuve satisfaisante que ces officiers sont autorisés par la majorité des hommes au nom desquels ils consentent à agir. Il trouvera ensuite, dans l'article 18, que c'est le devoir de ceux qui font une demande pour obtenir un comité de conciliation, d'envoyer à l'autre partie au différend une copie de la demande, et celle-ci doit sans délai communiquer sa réponse au ministre et désigner; comme le prescrit l'article 8, l'arbitre choisi par elle. Je pense que cela explique très clairement que ce n'est pas obligatoire pour le ministre des Travaux publics de créer un comité de conciliation simplement parce qu'une demande a été faite; l'autre partie doit être entendue et il faut que les deux côtés de la cause soient examinés avec soin. C'est ce qu'ont fait, m'a-t-on dit, mes prédécesseurs, pour l'application de la loi et c'est ce que j'ai fait moi-même. Ce n'est pas une chose nouvelle de refuser la nomination d'un comité de conciliation. L'honorable député peut trouver cinq ou six cas dans lesquels un comité a été refusé pendant les douze derniers mois, parce qu'on a jugé que les demandeurs ne se conformaient pas à l'esprit de l'ar-

ticle 6 de la loi dont a parlé mon honorable ami. Il constatera que les mots qui terminait l'article 6, disent : "s'il juge que les dispositions de cette loi sont applicables." Par suite un comité de conciliation n'est pas accordé simplement parce qu'il est demandé. Les deux côtés de l'affaire doivent être entendus et il faut qu'une conviction soit formée pour savoir si les pétitionnaires se sont conformés à l'esprit de la loi et si en conséquence le comité de conciliation doit ou ne doit pas être accordé.

M. LEMIEUX : L'honorable ministre voudrait-il donner à la Chambre quelques-uns des motifs présentés par les employés à l'appui de leur demande pour obtenir un comité de conciliation?

M. CROTHERS: Je puis dire, de mémoire, que l'un de ces motifs était la prétendue nécessité d'une augmentation de salaire—un certain pour-cent basé sur le salaire reçu par les différentes catégories d'employés. Il y avait aussi quelques exposés relatifs aux promotions et demandant que les directeurs généraux de différentes divisions fassent afficher toute vacance qui pourrait se produire et que l'employé qui viendrait après dans l'ordre d'ancienneté devrait être promu à cette position. Il y avait vingt-neuf griefs—je ne peux pas me souvenir de tous—et trente-six catégories d'employés répartis sur un réseau d'environ 11,000 milles. Il n'y a pas eu de preuve suffisante fournie pour démontrer qu'on avait reçu l'autorisation de la majorité des hommes pour agir en leur nom.

M. CARVELL: N'ont-ils pas prêté serment qu'ils avaient reçu cette autorisation?

M. CROTHERS: Je ne le crois pas.

M. CARVELL: Mes renseignements sont différents.

M. CROTHERS: Il y a une déclaration prévue par la loi à propos de la déclaration. Il y avait cinq ou six mille employés dans ces différentes catégories et je crois que le nombre de ceux qui se sont mis en grève est une preuve évidente qu'ils n'étaient pas autorisés à faire la demande par une majorité des membres de leur société, car je ne crois pas qu'il y ait eu plus de cinq ou six cents grévistes.

Sir WILFRID LAURIER: Est-ce la raison donnée par le ministre aux hommes pour motiver son refus, à savoir qu'ils n'étaient pas dûment autorisés?

M. CROTHERS: Une des raisons données a été qu'il serait impraticable de faire une enquête comme celles qu'ils demandaient sur tout un réseau de 11,000 milles, avec trente-six catégories d'employés et vingt-neuf griefs pour chaque catégorie. J'ai dit aux hommes que s'ils voulaient limiter la portée de l'enquête à une région d'étendue raisonnable—comme par exemple la division d'Ottawa—avec la faculté de convoquer des témoins de Port-Arthur et de Montréal, j'accorderais le bureau de conciliation; mais ils ont refusé d'accepter cette proposition, à moins que je ne leur accorde par écrit le droit de faire grève sur tout le réseau si la décision du comité ainsi constitué était insuffisante. Naturellement, c'était de toute impossibilité. Ils ont refusé d'accepter la proposition, mais ils sont revenus plus tard et ont accepté l'offre que j'avais faite avant la grève et le bureau fut instituée à la suite de cette acceptation.

Si l'honorable député de Carleton a examiné le rapport de la majorité du comité de conciliation, il verra qu'il dit que j'ai agi sagement en adoptant la ligne de conduite que j'ai prise et en décidant que la portée de l'enquête serait ainsi limitée. J'ai déclaré que si une enquête était faite relativement à la division d'Ottawa, par exemple, la compagnie accepterait pour tout le réseau les conclusions, quelqu'elles soient, du comité ou elle les rejetterait pour tout le réseau.

M. LEMIEUX: Quelle a été la conclusion du comité?

M. CROTHERS: Je ne puis pas le dire de mémoire, mais quelques clauses du verdict ont été citées par l'honorable député de Carleton. Une d'elles étaient que ceux qui s'étaient mis en grève devaient être repris.

M. LEMIEUX: Que les hommes devaient être repris?

M. CROTHERS: C'était dans le rapport de la majorité; le rapport de la minorité concluait à ce que la compagnie reprenne à son service ceux dont elle pourrait avoir besoin, dans les deux semaines qui suivraient la date du rapport. Une autre conclusion était que ceux qui se sont mis en grève devaient recevoir leur salaire entier pendant tout le temps qu'ils s'étaient mis en grève. J'ai compris d'après ce que m'ont dit les hommes que leur grief principal était relatif aux salaires, mais quand ils sont venus devant le comité de conciliation, ils ont écarté cela complètement et dans la décision il n'y a aucune disposition à ce sujet, excepté une déclaration générale que les salaires devraient être augmentés.

Je ne m'étais pas attendu à ce que cette motion soit discutée aujourd'hui, car j'aurais pris avec moi tous les documents qui se rapportent à la question, mais je crois que l'explication générale que j'ai donnée sera satisfaisante en ce moment.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (Québec-est): Je ne suis pas tout à fait satisfait des explications données par

le ministre du Travail. Cette question a été discutée dans les journaux depuis plusieurs mois et par les déclarations qui viennent d'être faites, il a été difficile de comprendre en quoi consistaient véritablement les différences entre le ministre et les organisateurs ouvriers du chemin de fer.

M. CROTHERS: Je puis dire que j'ai écrit une lettre à un des officiers qui avaient fait une demande au nom des hommes. Cette lettre a été publiée et elle explique complètement les motifs du refus.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami a dit qu'une des objections faites par lui pour accordé un comité de conciliation était que cela entraînerait une enquête dans environ vingt-neuf griefs allégués par ces orgaisations ouvrières de chemin de fer. Il me semble que ce n'est pas une objection sérieuse à faire à une requête de ce genre.

J'ignore la nature de cette association, mais je crois qu'elle comprend les différentes catégories d'employés et qu'elle s'appelle la " Fraternité des employés de chemins de fer ", ou quelque chose comme cela. Cette association a le droit d'être entendue, quel que soit le nombre de ses membres et quelle que soit la nature de leurs fonctions. Parce que l'association comprend différentes catégories d'ouvriers, ce n'est pas une raison pour dire que les griefs sont trop nombreux et qu'il est impossible d'accorder un bureau de conciliation.

M. CROTHERS: Mon très honorable ami ne cite qu'une des raisons que j'ai données.

Sir WILFRID LAURIER: L'autre est une simple exception à la forme; elle repose sur un point de procédure. Les deux seules raisons que l'on a données pour ne pas accorder un bureau de conciliation, sont les suivantes: premièrement, les requérants n'étaient pas régulièrement autorisés; deuxièmement, la liste de leurs griefs était trop longue. Quant à la première, je dis que l'honorable ministre du Travail manquerait à son devoir s'il profitait d'une erreur de procédure pour repousser une demande de cette nature. Dans un cas semblable, il aurait dû dire "Votre demande n'est pas tout à fait régulière; elle devrait contenir telle ou telle chose; faites les corrections nécessaires et vous serez entendus". Mais si l'on répond à ces requérants qu'on ne leur accordera pas un bureau de conciliation parce qu'ils ne se sont pas strictement conformés à la lettre de la loi, on ne leur rend certainement pas justice, bien que l'on reste peut-être dans les strictes limites de la légalité. Je n'accepte pas du tout cette raison donnée par le ministre pour refuser un bureau de conciliation. Si l'honorable ministre du Travail déclarait que c'est la seule raison qu'il a eue de refuser le bureau de conciliation qui lui était demandé, je lui dirais qu'il a manqué à son devoir et, en parlant ainsi j'aurais l'approbation, je n'en ai aucun doute, de ses propres partisans dans cette Chambre.

Passons maintenant au fond même de la question. Si j'ai bien compris les explications de l'honorable ministre, il a refusé à ces ouvriers le bureau de conciliation qu'ils demandaient parce que ce bureau aurait été obligé de s'enquérir de vingt-neuf griefs différents. Qu'il y ait cent griefs, qu'il y en ait vingt-neuf ou qu'il n'y en ait qu'un seul, le devoir du ministre était d'accorder un bureau de conciliation et le devoir de ce dernier était de s'enquérir de chacun de ces griefs.

Que serait-il arrivé si ces ouvriers avait agi en conformité de la réponse du ministre du Travail? Il en serait résulté une grève qui aurait paralysé tout le réseau du chemin de fer canadien du Pacifique. Si cette grève générale n'a pas eu lieu, c'est parce que les ouvriers se sont rendus à la demande du ministre et ont accepté une enquête sur un seul de leurs griefs.

M. CROTHERS: Sur une seule division du réseau.

Sir WILFRID LAURIER: En effet; sur une division. Je suppose que l'on a dû s'enquérir de tous ces griefs dans cette division. Dans le moment, je ne suis pas en état de dire si l'on a eu tort ou raison d'agir ainsi. Si le ministre a pu obtenir cette concession des ouvriers, tant mieux.

Il me semble cependant, qu'il aurait été préférable d'accorder une enquête sur les vingt-neuf griefs, pour tout le réseau. De cette manière, le ministre aurait prévenu une grève. Après avoir reçu la réponse du ministre ces ouvriers auraient été dans leur droit en se mettant en grève. Cette décision aurait été regrettable, mais en la décrétant, les ouvriers seraient restés dans les limites de la légalité et n'auraient pu être accusés d'un acte délictueux.

On admettra que cette loi qui a fait beaucoup de bien devrait, même si elle n'est pas parfaite, être appliquée avec beaucoup de libéralité et d'indulgence. Si l'on se montre conciliant, je suis certain qu'elle fera encore plus de bien que par le passé. Comme je le disais en commençant, il est peut-être trop tôt pour se former une opinion définitive, vu que nous n'avons pas les pièces du dossier. Je n'ai pris la parole que pour déclarer que les explications du ministre ne m'ont pas convaincu que la loi a été appliquée dans un esprit de conciliation, comme elle doit l'être.

Le très hon. ROBERT-L. BORDEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de discuter cette question avant que les documents demandés aient été déposés, mais je tiens à faire savoir à l'honorable député de Rouville que c'est par simple courtoisie que l'on permet

que des motions de la nature de celle-ci restent inscrites et conservent leur rang sur le feuilleton de la Chambre. Cette faveur est toujours accordée naturellement, mais j'aurais cru qu'elle impliquait une égale déférence de la part de ceux qui en sont l'objet et qu'un député qui se propose de présenter une motion comportant des accusations contre un ministère devraient donner au ministre en cause un avis de son intention. Mon honorable ami le ministre du Travail n'a pas reçu le moindre avis que cette motion serait mise en discussion aujourd'hui.

Je partage absolument l'avis de l'honorable chef de l'opposition quand il dit qu'il n'est pas possible de discuter cette question avec connaissance de cause, avant que les documents demandés soient déposés. Quand nous aurons les pièces sous les yeux, la question pourra être discutée dans tous ses détails. L'honorable chef de l'opposition ne me paraît pas avoir complètement saisi le sens des explications données par le ministre du Travail. Ce dernier a exposé les raisons qui le portaient à croire que la demande, telle qu'elle fut formulée par les ouvriers, nécessiterait des enquêtes très nombreuses et très longues, vu qu'elles concerneraient un nombre considérable d'ouvriers, disséminés sur tous les réseaux du chemin du Pacifique-Canadien et appartenant à trente-six catégories différentes. Les griefs étaient, dit-on, au nombre de vingt-neuf. Le nombre des griefs n'a guère d'importance, si les autres circonstances étudiées par le ministre n'étaient pas de nature à nuire à une enquête complète.

Je me trompe peut-être, mais il me semble que la Fraternité des employés de chemins de fer canadiens se compose d'un très grand nombre d'ouvriers divisés en différentes catégories et dont un très grand nombre ne font partie d'aucune autre association. Il résulte, de la nature même de cette association, qu'elle compte parmi ses membres beaucoup d'employés de chemins de fer appartenant à des catégories différentes, et ayant peut de contact les uns avec les autres, por suite de la diversité des services. Le ministre du Travail a cru qu'une enquête sur les griefs dans un grand nombre de départements, comprenant toutes les divisions d'un grand réseau de chemin de fer, pouvait difficilement avoir des résultats pratiques et qu'il était préférable, dans l'intérêt des ouvriers, de restreindre l'enquête aux ouvriers et aux griefs d'une seule division, vu que les griefs sont probablement les mêmes dans toutes les divisions. Je comprends que c'est à ce point de vue que s'est placé le ministre, s'il s'est montré d'abord peu disposé à accorder l'enquête, quand elle a été demandée, au mois d'août dernier.

Je suis certain que la demande n'a pas été faite avant le mois d'août, vu que je n'en avais pas entendu parler avant mon départ pour l'Angleterre, à la fin de juin. Je n'en ai eue connaissance qu'à mon retour. Je ne crois pas me tromper en disant que c'est à la fin du mois d'août que le ministre du Travail a reçu la première demande. Il a accordé un bureau de conciliation chargé de faire une enquête sur les griefs d'une des divisions. Je crois que la compagnie n'a pas nommé de représentant dans le bureau de conciliation et que ce représentant a dû être désigné par le département du Travail. Le bureau étudia les griefs des employés de cette division et rendit son verdict.

Il n'existe aucune objection au dépôt des des documents demandés. Il n'y a rien à cacher dans cette affaire et le Gouvernement n'a aucune intention de se dérober à la discussion; il est prêt à répondre à toutes les critiques de l'opposition sur la conduite du département du Travail dans cette affaire. Je sais personnellement que mon honorable collègue portait un très grand intérêt à cette question, et que la ligne de conduite qu'il a tenue était celle qui, dans son opinion, serait la plus avantageuse pour les ouvriers. Comme il l'a expliqué lui-même, le bureau de conciliation qui a été nommé par le département, sous l'empire des dispositions de la loi, a approuvé le ministre d'avoir limité l'enquête. Dans ces circonstances, je ne crois pas que l'on puisse légitimement critiquer la conduite du ministre, et bien que certains grévistes n'aient pas encore été repris, je crois que les différends qui existent entre les employés et la compagnie seront bientôt réglés et que les sujets de plainte disparaîtront.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM: Le débat qui vient d'avoir lieu me paraît surtout intéressant en ce qu'il nous permet de constater l'étrange attitude prise par l'honorable ministre des Chemins de fer, l'honorable ministre du Travail et quelques autres membres du Gouvernement. Si les honorables membres de la droite veulent rester orthodoxes, je ne vois pas comment ils pourront excuser le ministre du Travail dans cette affaire, car, il y a à peine quelques mois, j'étais dénoncé sur tous les hustings du pays pour n'avoir pas réglé certaines grèves, lorsque j'étais ministre des Chemins de fer.

L'honorable ministre des Chemins de fer ne permettra certainement pas au ministre du Travail d'assumer toute la responsabilité dans cette affaire. Si, il y a quelques mois, ce n'était pas juste de rejeter cette responsabilité sur le ministre du Travail, cela ne peut pas être juste aujourd'hui. Sous l'ancien gouvernement, le ministre des Chemins de fer était dénoncé comme un grand coupable, parce qu'il ne prenait pas la direction du département du Travail et ne faisait pas cesser les grèves. Par conséquent, le ministre actuel des Chemins de fer

est plus coupable encore, puisqu'il croyait que son prédécesseur avait tort.

Une des raisons invoquées pour combattre ma candidature dans Renfrew-sud, était que j'avais abandonné les employés lors de la grève du Grand-Tronc et l'on répétait partout que ces employés étaient tellement montés contre moi qu'ils exigeaient ma défaite. Quoi qu'il en soit, ce n'était là que le produit de l'imagination du ministre des Chemins de fer.

On devrait traiter, ainsi que mon honorable ami le chef de la gauche conseillait de le faire, des questions de cette importance avec le plus grand soin et dans un esprit de conciliation. Il faut que chacun mette de l'eau dans son vin.

J'ai lu ce matin avec intérêt le rapport d'un discours qu'a récemment prononcé le comte Grey et au cours duquel il a fait allusion à la loi Lemieux qui se trouve, à son estime, l'une des meilleures que contiennent les statuts du Canada, si on l'applique comme elle doit l'être. Dans le cas de ces vingt-neuf griefs, j'estime que la raison qu'on invoque pour qu'on ne les soumette pas à une enquête, est simplement imaginaire. Ainsi que l'honorable ministre des Chemins de fer le sait fort bien, la nature de ces réclamations était parfaitement indiquée dans le règlement que les employés ont soumis pour ratification ou pour discussion. Ils demandaient qu'un certain règlement fut appliqué dans leur cas et qu'il mentionnât telle ou telle réforme quant au système de promotion, à la reconnaissance des méthodes de règlement des difficultés. On comptait en tout vingt-neuf demandes de cette nature. Tout cela se retrouve, je pourrais dire, dans chaque cédule qu'on présente soit à une compagnie de chemin de fer, soit au ministre des Chemins de fer, soit encore au bureau de direction de la compagnie intéressée. Cette organisation se distingue des autres en ce sens qu'elle comprend, en réalité, presque tous les employés qui ne font pas partie d'autres fraternités. On trouve, en effet, la fraternité des agents du personnel des trains, celle des mécaniciens et des chauffeurs de locomotives et, enfin, celle des cantonniers. Cependant, on compte différentes catégories dans ces associations; il y a celle des chargeurs, etc., qui n'appartiennent à aucune organisation. On a estimé qu'il valait mieux réunir sous un nom commun les autres employés de chemins de fer qui n'appartenaient à aucune fraternité qui protégerait leurs intérêts, et qu'on ne pouvait placer nulle part, pour ainsi dire, parce que le nature de leur travail différait à l'infini.

Un état de choses particulier est bien celui-ci: le Gouvernement lui-même, dans le cas de son propre chemin de fer, accorde à cette même fraternité l'avantage que celle-ci demande au bureau de lui donner, c'est-à-dire, celui de forcer une compagnie de chemin de fer d'obtempérer à ses demandes. C'est la position anormale où le Gouvernement lui-même se trouve placé. L'administration de l'Intercolonial, approuvée en cela par le ministère des Chemins de fer, a reconnu cette fraternité à laquelle elle a accordé un règlement mentionnant l'échelle des salaires, des promotions, tous privilèges enfin que possèdent réellement les autres fraternités dans les différentes subdivisions du travail que leurs membres exécutent; cependant, lorsque les mêmes associations qui comprennent la même catégorie d'ouvriers que ceux qui jouissent des avantages dont je parle, s'adressent au Gouvernement et lui disent: Accordez-nous un bureau de façon à ce que nous ayons l'avantage de démontrer que nous avons une bonne raison à invoquer pour demander à cette compagnie d'améliorer notre sort, afin que nous puissions jouir de ces avantages que vous nous avez accordés vous-mêmes sur votre propre chemin de fer; le Gouvernement refuse d'accorder ce bureau.

M. CROTHERS: Si la mémoire ne me fait pas défaut, je suis porté à croire qu'il n'est pas exact de dire que l'Intercolonial ou le Gouvernement a accordé aux différentes catégories d'employés énumérées dans cette requête ce qu'elles demandaient. Le sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux m'a adressé une liste indiquant ceux mentionnés à ces requêtes dont les demandes furent rejetées par l'ancienne administration dont mon honorable ami faisait partie en sa qualité de ministre de Chemins de fer et des Canaux.

M. GRAHAM: Je me rappelle—et il va sans dire que ceci n'affecte aucunement le principe en jeu—que ces requêtes mentionnaient toutes ces catégories d'employés. On peut en avoir oublié quelques-unes, mais il est certain que le Gouvernement a reconnu cette fraternité et qu'il en est arrivé à une entente avec elle à l'endroit de ses différents griefs et réclamations. Si l'on avait accordé un bureau à l'origine, il aurait pu se faire que celui-ci n'eût pas accordé à cette fraternité tout ce qu'elle demandait, mais il aurait reconnu cette association et lui aurait probablement accordé tout ce qu'elle avait le droit d'exiger. Si l'on doit appliquer la loi Lemieux, ou si l'on fait adopter une législation suivant les mêmes lignes, on doit envisager, en agissant ainsi, non seulement les intérêts des ouvriers, mais encore ceux de la compagnie concernée. Il n'y a pas de raison particulière qui empêche l'institution d'un bureau de cette nature; que ce dernier tienne donc l'enquête réclamée. Voilà le but de la loi, voilà pourquoi on nomme un bureau d'arbitrage, pourrais-je dire.

Je me suis efforcé de faire voir que les divers griefs, dût-on en compter des milliers, ne devaient pas être un motif qu'on invoquerait pour ne pas accorder un bureau semblable, parce que plus le nombre des griefs est grand, plus impérieux est la nécessité d'y remédier. Inutile d'invoquer l'immense étendue du territoire concerné comme raison pour ne pas accorder de bureau. Je ne puis concevoir comment on pourrait invoquer ce motif. Le bureau n'est pas forcé de visiter tout ce territoire, ni d'entrer jusque dans les moindres détails du différend en jeu; on ne l'oblige pas d'assigner tous les ouvriers intéressés à comparaître devant lui en qualité de témoins, mais il peut tenir ses séances à un endroit central et faire venir un ou deux témoins de chaque division concernée; il se trouve ainsi à remplir toute sa mission. Les griefs de ces gens formeront un tout; en réalité et dans un grand nombre de cas, les officiers des associations intéressées pourront établir toute la preuve requise. La durée de cette enquête se prolongera plus ou moins longtemps suivant l'étendue de la région et l'importance de l'association concernées. Mais, quelle fin doit servir le ministère du Travail? Celle de faire cesser les différends ouvriers, lorsque cela est possible, et, si ces difficultés sont trop grandes pour qu'on les résolve par ce moyen, de persuader aux ouvriers et aux compagnies d'en venir à une entente par l'intermédiaire de ce bureau. Voilà ce que le ministère du Travail devrait accomplir; et c'est là la fin pour laquelle on l'a établi. Un honorable député me fait souvenir que c'est en cela que consiste tout le travail que ce département doit exécuter. L'établissement de la preuve de tous ces griefs n'aurait pas occasionné à ce ministère une perte de temps aussi grande que celle que doit encourir un ministre formant partie du cabinet, tous les trois ou quatre jours, au moins, lorsque la Chambre est en session. On me pardonnera, peut-être, si je discute cette question avec quelque chaleur, parce que, dans toutes les parties de l'Ontario particulièrement et par tout le Canada, en général, on a menti sciemment à mon sujet et cela, aux acclamations de certains groupes, en disant, qu'en ma qualité de ministre des Chemins de fer, bien que je n'eusse aucun rapport d'une nature officielle avec le département du Travail, je n'avais pas réglé la grève du Grand-Tronc. On a payé des gens pour parcourir la province de l'Ontario et le comté de Renfrew-sud, en particulier; ces individus avaient pour mission de dire aux employés des compagnies de chemins de fer que je les avais trompés; qu'au lieu de les aider, j'avais travaillé contre leurs intérêts, toutes affirmations où l'on ne pouvait trouver la moindre parcelle de vérité; le temps s'est chargé de démontrer la fausseté de ces affirmations; au cours de ces dernières semaines, j'ai recueilli des preuves nombreuses établissant que les employés des chemins de fer commencent à reconnaître quels sont leurs véritables amis en cette Chambre.

M. W. A. BUCHANAN (Medicine-Hat) : On m'a accusé d'être devenu le partisan de l'honorable ministre du Travail, parce que j'avais commenté favorablement l'acte qu'il avait accompli en parcourant l'ouest du Canada et en s'enquérant des conditions du travail dans cette partie du pays; mais aujourd'hui je dois blâmer l'attitude que l'honorable ministre prend dans le cas de la question que nous débattons maintenant. Je crois, en toute franchise, qu'on a traité d'une façon injuste cette fraternité particulière; j'estime qu'elle avait le droit de soumettre sa cause à un bureau de conciliation dont le rapport aurait fait l'objet de l'étude de l'honorable ministre du Travail. L'une des principales allégations invoquées par ces employés se rapportait à la reconnaissance de leur association. Qu'on me permette de faire observer en cette circonstance qu'il s'agit d'une association canadienne constituée civilement par un statut du Canada, et qu'elle diffère, à ce point de vue, d'un grand nombre d'autres organisations ouvrières qui se rattachent à l'exploitation des chemins de fer dans notre pays. Nous tous qui désirons ardemment établir l'union des forces du Canada au moyen d'institutions nationales, nous tenons à encourager cette association particulière, et il semble que le Gouvernement a voulu atteindre le même but en reconnaissant l'existence de cet ordre dans le cas des chemins de fer de l'Etat. D'après la preuve qu'on m'a soumise, je puis dire que les gages que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique paie à ses employés dans l'ouest du Canada, représentent un chiffre ridiculeusement peu élevé. L'honorable ministre du Travail a rejeté la demande qu'on lui a faite d'instituer un bureau de conciliation au début des difficultés; c'est à la suite de ce refus que les ouvriers qui habitent l'ouest du Canada se sont mis en grève. Ils étaient prêts à retourner au travail aussitôt que le ministre aurait accordé ce bureau, mais, en ce qui concerne l'Ouest, l'honorable ministre n'a rien fait jusqu'à présent, dans ce sens. Si je comprends bien, on a institué un bureau de conciliation dans le cas des ouvriers qui travaillaient de Port-Arthur vers l'Est; l'on m'a dit que l'honorable ministre avait promis que, si ce bureau faisait un rapport favorable aux ouvriers, il serait prêt à en établir un en tous points semblables pour l'ouest du Canada.

M. CROTHERS: On a dit en premier lieu, que si la décision à laquelle en arriverait le bureau institué pour faire une enquête dans le cas de la division d'Ottawa

n'était pas satisfaisante; que si le bureau ne s'était pas procuré toute la preuve que les employés voulaient mettre devant le public et que si ces derniers désiraient la nomination d'un autre bureau, on accéderait à cette requête. Je comprends que les intéressés sont satisfaits; que la preuve établie leur semble suffisante, puisqu'ils n'ont pas demandé un autre bureau de conciliation.

M. BUCHANAN: Le rapport de la majorité des membres du bureau, dans le cas des ouvriers de l'est du Canada, était favorable aux employés quant aux sujets particuliers sur lesquels l'enquête avait roulé. Si l'honorable ministre du Travail avait tenue dans le cas des employés du Pacifique-Canadien une attitude semblable à celle qu'il a suivie l'année dernière, lorsqu'il a empêché qu'on adoptât un projet de loi relatif au Grand-Tronc, parce que celui-ci n'avait pas réglé son différend avec ses employés, ceux du chemin de fer canadien du Pacifique auraient pu obtenir la justice qu'ils réclamaient de la part de la compagnie dans ce cas particulier. Mais, monsieur l'Orateur, il existe une impression chez ces employés de chemin de fer de l'ouest du Canada, c'est que le Pacifique-Canadien a réussi à s'assurer l'oreille du ministre du Travail et à empêcher la moindre enquête. Ce n'est pas le seul cas où l'on ait refusé une enquête l'année dernière. J'ai à l'esprit le cas de la fraternité des conducteurs de chemins de fer de l'Alberta, qui a demandé un bureau de conciliation lors d'un différend qu'ils avaient avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique relativement au traitement de certains conducteurs, et l'honorable ministre du Travail, invoquant un vice de forme qu'il ne pourrait établir à la satisfaction de la Chambre, je crois, a refusé d'accéder à cette demande. La population de ces districts trouve que les employés de chemins de fer ne reçoivent pas du Gouvernement la considération qui leur est due.

L'honorable ministre du Travail parle de l'embarras qu'il éprouve à résoudre cette difficulté à cause du grand nombre de catégories d'ouvriers que comprend cette fraternité; cependant, dans l'ouest du Canada on a tenu de nombreuses enquêtes à propos des différends qui se sont produits entre les ouvriers des mines et les compagnies qui exploitent ces dernières; nous savons que les catégories d'ouvriers qui composent les associations de mineurs sont nombreuses et qu'il faut beaucoup de temps pour faire une enquête sur la nature de leurs plaintes respectives. Cependant, dans presque chaque cas ces enquêtes ont eu pour résultat la conclusion d'une entente à cause de la publicité qu'on leur donnait. On n'éprouverait, j'en suis convaincu, la moindre difficulté, si l'on voulait suivre la même attitude dans le cas de la fraternité des employés de chemins de fer.

Ce qui donne le plus de prix à la loi des enquêtes en matière de différends industriels, c'est la publicité qu'elle comporte; en effet, grâce à cette publicité, le public se trouve constitué juge du différend, et si l'affaire qui nous occupe avait été entourée de toute la publicité prévue par la loi, il y a longtemps qu'on en serait arrivé à un règlement.

M. W. E. KNOWLES (Moosejaw): Ce débat est plus important qu'il n'en a l'air. La question dont il s'agit touche à deux des plus graves problèmes qui se posent au Canada; elle touche au problème ouvrier en ce qu'il a peut-être de plus important, savoir: le rôle de la main-d'œuvre dans le transport.

Il a pu paraître au ministre du Travail que les gens qui se sont adressés à lui étaient de relativement mince importance, mais le principe n'en reste pas moins le même. Si le ministre prétend qu'on ne pourra se prévaloir des bons offices de son ministère ou de son tribunal—car c'en est un jusqu'à un certain point—que lorsque son caprice lui fera juger qu'il doit en être ainsi; s'il donne à entendre que, pour des raisons qu'il est presque seul à connaître, il pourra parfois refuser ces privilèges et ce moyen d'obtenir justice, il ne dépouille pas seulement le ministère du Travail de son utilité, mail il fait encore disparaître la confiance que les classes ouvrières ont mise en ce ministère.

Il faudrait bien peu de cas comme celui-ci pour faire naître dans l'esprit des ouvriers canadiens que le ministère du Travail n'est pas un tribunal impartial.

Qu'est-ce qui fait que la création de la commission des chemins de fer a été suivie d'aussi heureux résultats? C'est que tous ceux qui se présentent devant elle ont la certitude d'être traités avec justice. Laissez glisser une fois ou deux l'impression—comme cela a eu incontestablement lieu en cette affaire—que le ministre du Travail n'est pas sympathique aux ouvriers, et c'en est fini de l'utilité de ce ministère. Le principe est là: si dans une question incertaine, en une affaire quelconque, mon honorable ami devait se demander s'il doit donner le bénéfice du doute à la compagnie de chemin de fer, cela serait beaucoup plus grave que si c'était l'impression contraire qui devait prévaloir.

Le ministre doit se garder plus particulièrement de refuser les bons offices de son ministère aux pauvres et aux faibles, car c'est précisément pour eux que ce ministère fut créé. Si l'affaire se résume à donner raison au plus fort, à faire triompher les puissants, alors le ministère est inexcusable. Ce n'est que pour prévenir

les heurts entre le capital et le travail, que pour empêcher le fort d'écraser le faible, que le ministère du Travail fut créé.

Pour ma part, je me plais à espérer qu'à la prochaien occasion le ministre du Travail n'hésitera pas à se ranger du côté des faibles, du côté des classes ouvrières, au lieu de prendre le parti des puissantes compagnies.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Comme c'est la première fois depuis l'ouverture de la session qu'il s'agit d'une question touchant à son ministère, il me semble que le ministre du Travail devrait s'abstenir de se plaindre, de demander grâce parce qu'on ne l'aurait pas tout particulièrement prévenu de la mise à l'étude de la présente motion. Que les membres de la Chambre usent entre eux de courtoisie en ce qui concerne la mise à l'étude de questions particulières, rien de mieux. Pour ma part, j'ai inscrit au Feuilleton deux avis de motion et me suis entendu avec les ministres intéressés sur la date à laquelle je saisirai la Chambre des questions que je veux traiter.

Le premier ministre ne se montre pas très juste en disant que lorsqu'un sujet n'est pas abordé aux séances réservées aux affaires des députés, on ne peut plus le mettre à l'étude que par faveur spéciale, car l'usage qui prévaut nous fournit seul le moyen d'en aborder l'examen.

M. BORDEN: La motion que l'on n'atteint pas disparaît de l'ordre du jour, ou du moins n'y garde pas son rang, à moins qu'on n'y consente, ce qu'on a toujours fait par pure courtoisie, et il est déjà arrivé que des motions aient été réservées jusqu'à trois, quatre et même cinq fois. Puisqu'il en est ainsi et que les ministres ont beaucoup à faire pour s'acquitter de leurs devoirs administratifs, il me semble que les députés pourraient bien leur faire la politesse de les prévenir qu'à tel jour sera mise à l'étude une motion qui a déjà été réservée quatre ou cinq fois.

M. MACDONALD: Certes, les membres des deux côtés de la Chambre doivent user entre eux de procédés courtois; mais il m'a semblé qu'au cours de ses observations précédentes le premier ministre a donné à entendre que c'est par faveur spéciale qu'on laisse subsister au Feuilleton les avis de motion donnés par les membres de la gauche.

M. BORDEN: Il existe une règle à cet égard.

M. MACDONALD: Je la connais, mais je sais aussi qu'il est impossible de ne jamais s'écarter d'une règle prescrivant que certains sujets particuliers doivent être mis à l'étude à telle ou telle date. Je serais le dernier à déconseiller les bons procédés; mais mon honorable ami le ministre du Travail n'a pas eu l'occasion d'être ennuyé, puisqu'il n'a pas souvent occupé son siège aux séances réservées aux affaires des députés. Je suis sûr que l'auteur de la motion a dû attendre bien souvent parce que le ministre n'était pas ici. Je tiens à ajouter qu'à cette heure où il s'agit de mettre à l'étude cet article de l'ordre du jour, le seul, si je ne me trompe, qui vise son ministère, mon honorable ami devrait être prêt à essuyer le feu de la discussion et n'être pas obligé de s'excuser de n'avoir pas sous la main les pièces nécessaires ou de n'être pas en mesure de pleinement renseigner la Chambre.

Le ministre n'est certainement pas débordé de travail; et si, dans l'application de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, il adopte le principe de ne permettre l'institution d'un conseil de conciliation et d'enquête que lorsqu'il lui plaira de le faire, sa besogne va se trouver encore réduite. Il devrait être toujours à défendre devant la Chambre les déterminations qu'il prend dans un sens ou dans l'autre. S'il doit être moins occupé à son ministère, il devrait être capable d'accomplir plus de travail à la Chambre.

J'ai analysé avec soin les motifs que le ministre a allégués pour s'excuser de ne pas traiter la question; son raisonnement revient à dire que les vingt-neuf griefs que l'on avait formulés le portaient à croire que quelque chose allait mal et que, partant, il ne pouvait appliquer les dispositions de la loi. Ceux qui demandent à s'en prévaloir doivent se conformer à certaines prescriptions, remplir certaines conditions préliminaires. Le ministre a le droit de s'assurer au préalable que le grief relève bien de l'article 2 de la loi, qui définit les cas dont on doit s'occuper. Dès qu'il a constaté que la cause du différend tombe dans la catégorie prévue par la loi, il ne lui reste qu'à s'assurer si l'on a rempli les conditions prescrites.

L'existence de vingt-neuf sujets de plainte ne saurait donner raison au ministre de s'abstenir d'instituer un conseil ou de différer le règlement du différend. Si le ministre trouve que la portée de la loi n'est pas assez grande pour lui permettre d'exercer les attributions qu'elle lui confère et l'autoriser à constituer un conseil d'enquête, et cela sous le prétexte que le nombre des griefs à examiner est trop considérable, il devrait la modifier de façon à la rendre plus claire. Mais il n'en a pas demandé la modification, bien qu'il compte un nombre considérable de partisans dans la province, où l'élément ouvrier est fort important, et qu'à l'occasion de l'élection de 1908, il ait proclamé que cette loi était une menace pour la main-d'œuvre du pays.

Mais s'il a répété cette assertion en tous lieux, s'il en a appelé aux ouvriers de mon propre comté en leur faisant des promes-

ses, cela ne l'a pas empêché d'accepter le portefeuille du Travail et de se charger de l'application de cette loi qu'il considère aujourd'hui comme une saine mesure législative; et depuis un an et demi qu'il est à son poste de ministre, il n'a pas proposé un seul amendement et ne semble pas même avoir l'intention de le faire.

De deux choses l'une, ou le ministre juge la loi des enquêtes en matière de différends industriels bonne dans son application et ses effets, ou il la juge mauvaise; ou elle est propre à prévenir les conflits et à procurer les moyens de résoudre à l'amiable les différends qui peuvent surgir entre le capital et le travail, ou elle ne l'est pas. Si le ministre juge la loi bonne, il doit l'appliquer; si non, pourquoi ne la modifie-t-il pas?

Avant l'ajournement de Noël, j'ai demandé à mon honorable ami ce qu'il pensait de la loi, s'il jugeait qu'il y a lieu de la modifier. Je sais que certains personnages—si on ne les voit pas derrière lui, ils siégeaient à ses côtés dans la dernière législature—ont soulevé de très vigoureuses objections, qu'ils ont parcouru ma province en promettant aux électeurs, aux mineurs notamment, que si les conservateurs étaient portés au pouvoir, cette loi serait abrogée. Mais le minisre du Travail ne prend aucune mesure à cet effet; il semble plutôt tendre à la réduire à l'état de lettre morte en empêchant d'en appliquer les dispositions. C'est ainsi qu'il entend tenir les promesses de ses amis politiques.

Il est temps, me semble-t-il, que le ministre fasse part de ses intentions à la Chambre et au pays, qu'il dise s'il se propose réellement de mettre la loi en vigueur. La Chambre et le pays doivent savoir s'il se propose d'appliquer d'une manière qui lui paraisse juste et équitable cette loi qui fait partie de nos statuts, ou si, la jugeant insuffisante à quelque égard, il a l'intention de la modifier ou de la réduire à l'état de lettre morte en n'en appliquant pas les dispositions. Voilà la question qui se pose naturellement dans la discussion de la présente motion.

M. W. F. CARROLL (Cap-Breton-sud): Je suis de ceux qui ont toujours considéré que les dispositions de la loi en question fournissent les meilleurs movens d'obtenir le règlement des différends qui surgissent entre patrons et ouvriers; et dans la partie du pays où j'habite, qui est la région minière de la Nouvelle-Ecosse, je me suis toujours vu obligé de la défendre contre les attaques du Gouvernement actuel. Au cours des campagnes électorales de 1908 et de 1911, les candidats conservateurs dans les circonscriptions de Cap-Breton-nord et de Cap-Breton-sud ne cessaient d'affirmer que cette loi n'est pas bonne et n'est pas profitable aux ouvriers.

L'an dernier, pendant la discussion de son budget, j'ai demandé au ministre du Travail s'il se proposait de faire subir des retouches à cette loi, et il a répondu qu'il n'avait pas cette intention.

Je considère que cette loi n'est pas susceptible d'application, qu'elle ne répond pas aux fins auxquelles elle était destinée, qu'on devrait la supprimer et la remplacer par une autre. Cependant, nous constatons qu'elle plaît au présent ministre du Travail et au Gouvernement, et il ne s'agit plus que de son application. Cependant, presque à la première occasion que le ministre actuel a eu de l'appliquer, elle n'a pas donné de résultats.

M. CROTHERS: Je désire rectifier l'honorable député. Trente conseils de conciliation ont été nommés l'an dernier.

M. CARROLL: J'en ai tenu compte; j'ai dit "presque".

M. CROTHERS: L'honorable député devrait s'en tenir à la vérité.

M. CARROLL: Je m'en tiens à la vérité. J'ai dit "presque" la première fois que le ministre a dû appliquer la loi dans un cas grave, il n'a pas réussi à l'appliquer conformément à sa teneur. Il ne lui suffit pas de sé présenter devant la Chambre et le pays et de nous dire que ces ouvriers, qui ne connaissent pas les subtilités de la loi, n'ont pas réussi à soumettre leur demande au département. Ce n'est pas là une raison de refuser une requête.

De fait, je sais qu'il y a quelques années le département du Travail a reçu plusieurs requêtes qui n'étaient pas rigoureusement conformes à la loi, mais que, dans chaque cas auquel j'ai été mêlé, on a fait observer aux intéressés que les requêtes étaient irrégulières et on leur a permis de les renouveler.

De plus, on nous laisse entendre que cette requête a été repoussée en premier lieu parce qu'elle suscitait trop de difficultés et d'ennuis et que trop de groupes différents demandaient la nomination du même conseil de conciliation. Je ferai observer que, si la requête avait été accordée, il y aurait eu mise en vigueur d'un règlement qui se serait appliqué à ces groupes d'employés du Pacifique-Canadien d'un océan à l'autre. Ceux-ci auraient dressé un tableau des salaires concernant chaque groupe et un seul conseil de conciliation aurait pu faire une enquête sur tous les cas aussi bien qu'une vingtaine. De fait, si la pratique mentionnée par le ministre du Travail prévalait, lorsqu'il nommerait un conseil pour une division du Pacifique-Canadien, il serait tenu d'accomplir le même travail autant de fois que ce réseau a de divisions. Cela ne me semble pas un motif légitime de refuser une autre, pas plus que l'autre motif invoqué par le ministre: qu'il y avait trop de griefs à redresser. Comment donc! c'est précisément pour cela que la loi a été adoptée. Plus

il y a de griefs, plus une enquête s'impose. Je suis d'avis que le ministre donne une excuse boiteuse de son refus d'accorder la requête des employés du Pacifique-Canadien.

M. LEMIEUX: Je ne prends pas la parole dans le dessein de faire un discours, car ce n'était pas mon intention au début, mais je voulais seulement demander communication des documents afin de me renseigner avant de traiter la question.

M. L'ORATEUR: Avant que l'honorable député mette fin au débat, si d'autres désirent prendre la parole, c'est le moment de le faire.

M. RICHARD BLAIN (Peel): Je veux faire quelques observations sur ce sujet. La motion soumise à la Chambre demande le dépôt d'une copie de toute le correspondance, etc., échangée entre le ministre du Travail et les grévistes du Pacifique-Canadien au sujet de leur demande d'un conseil de conciliation et d'une enquête. Cette motion paraît très légitime et je suis certain qu'elle sera adoptée à l'unanimité des voix. On peut à bon droit demander le dépôt sur le bureau de la Chambre de la correspondance échangée entre un ministre et une personne ayant un grief. Le premier ministre et le ministre du Travail ont consenti à l'adoption de la motion.

Pourquoi les députés de la gauche consacrent-ils tant de temps à la discussion de ce sujet lorsqu'ils n'ont pas les documents, voilà ce que je ne puis comprendre. Que n'attendent-ils le dépôt de la correspondance qui mettra les faits à la lumière avant de traiter la question d'une façon si complète? Je ne vois pas d'autre motif que leur grand désir de trouver matière à blâmer le ministre du Travail, plutôt que de venir en aide aux ouvriers du Pacifique-Canadien qui ont des griefs.

Si le ministre était porté à refuser des renseignements à la Chambre, si le Gouvernement était disposé à retenir la correspondance, ces messieurs auraient raison d'amener la question sur le tapis et de la discuter en ce moment.

Le représentant de Pictou a déclaré que, lors de l'adoption de la loi Lemieux, plusieurs députés de l'opposition s'y sont opposés et ont dit que, lorsque leur parti serait au pouvoir, ils abrégeraient cette loi d'un commun accord. J'étais présent au moment de la discussion et je crois que mes souvenirs sont vivaces. Je ne pense pas qu'il y ait eu des critiques de ce genre ni que le hansard le prouve. La loi a donné lieu à un long débat. Pourquoi ne critiquerait-on pas une loi semblable lorsqu'elle est mise à l'étude. Cependant, il n'a pas été question alors d'empêcher que la loi ne fût utilisée le plus possible dans l'intérêt du public et de ceux qui ont des griefs à régler. Ceux qui tiennent ce langage pensent faire paraître vraisemblable leur insinuation que le ministre a refusé d'accorder un conseil de conciliation pour s'enquérir des griefs dans le présent cas. Le ministre du Travail a clairement prouvé qu'il en a accordé. Lorsque le conseil eut été nommé, ceux qui avaient des griefs présentèrent, exposèrent leur affaire et une décison fut rendue. Certes, on ne saurait en blâmer le ministre.

Si nos adversaires veulent discuter la décision qui a été rendue, c'est une tout autre affaire, mais on ne doit pas s'empresser de la condamner. Je ne conçois pas pourquoi, avant que les documents soient déposés, avant de voir et de lire la correspondance, des députés seraient si disposés à blâmer énergiquement un gouvernement qui a fait tout ce qu'il était possible de faire et un ministre qui n'a rien épargné pour fournir aux grévistes l'occasion de faire connaître leurs griefs et de prendre des mesures pour les redresser.

Je ne crois pas que je puisse rien ajouter au débat sur cette question. Quant à moi, je suis d'avis que les déclarations du chef de l'opposition et du ministre du Travail devraient suffire. Je suis certain que l'auteur de la motion ne donnerait pas à entendre que ce débat doit se prolonger beaucoup, mais qu'il est d'avis que la Chambre doit prendre patience, vu que le Gouvernement consent volontiers à déposer sur le bureau tous les papiers relatifs à cette affaire.

M. LEMIEUX: Lorsque j'ai présenté cette motion à la Chambre, je ne me proposais pas de discuter le fond de l'affaire. Ainsi que le ministre le disait tantôt, cette motion est inscrite au Feuilleton depuis le commencement de la session, pour bien dire, et, lorsqu'elle a été proposée, le ministre du Travail n'aurait pas dû s'étonner que certains députés fussent prêts à la discuter.

Je le répète, je n'avais pas l'intention de discuter le fond de l'affaire. De sorte, monsieur l'Orateur, lorsque vous avez lu la motion cet après-midi, j'ai regardé de l'autre côté de la Chambre et j'ai vu que le ministre n'était pas à son siège. Je me suis renseigné auprès du premier ministre qui a aussitôt déclaré que son collègue reviendrait, et j'ai compris que je devais proposer la motion. Je comprends bien que, par courtoisie, lorsqu'il s'agit d'incriminer un département, le ministre s'attend à un avis de la part de l'opposition. Je le répète encore—car je désire maintenir ma réputation d'homme courtois dans les débats parlementaires—je ne profiterais pas de l'absence d'un ministre ou de son ignorance de mon intention de le prendre à partie.

Puisqu'on a abordé le sujet, je voudrais faire quelques commentaires sur la loi elle-même. L'objet principal de la motion est de connaître les causes et les raisons de

cette grève. Vu que les journaux ont publié, l'automne dernier, maints écrits reprochant au ministre sa conduite dans cette affaire, j'ai voulu connaître les faits.

Le ministre n'ignore pas qu'au dernier congrès ouvrier qui a eu lieu à Guelph, une résolution relative à la loi Lemieux a été adoptée et que l'un des motifs allégués par les ouvriers pour blâmer cette loi était la manière dont le département du Travail l'a appliquée.

Connaissant les fonctionnaires du département du Travail, je puis dire que je ne les crois pas animés du désir de rendre cette loi inapplicable. Au contraire, connaissant comme je le connais M. Acland, l'habile sous-ministre du département, ainsi que les autres fonctionnaires, je suis certain qu'il n'y a pas de mauvais vouloir de leur part; cependant, je suis porté à croire que la décision du ministre dans le présent cas a été, pour bien dire, la raison déterminante de la résolution adoptée à la dernière séance du congrès ouvrier.

M. CROTHERS: Ce congrès a eu lieu bien avant le refus d'un conseil de conciliation dans le présent cas, et le seul cas cité pour justifier les reproches adressés au département pour les retards, a été celui de la compagnie du chemin de fer urbain de Montréal, au sujet duquel la requête a été présentée avant notre arrivée au pouvoir. Une résolution semblable a été votée par le congrès ouvrier siégeant à Calgary au cours de l'été 1911. Dans cette affaire, le retard n'est pas attribuable à mon prédécesseur, mais à une requête présentée aux tribunaux de Montréal, qui ont ordonné la suspension des procédures.

M. LEMIEUX: Qu'on me permette de lire la résolution que le congrès a adoptée.

Ce congrès, tout en approuvant le principe de commissions d'enquêtes et comités de conciliation, et tout en admettant aussi le bien qui a pu résulter en certains cas pour différents corps ouvriers de l'application de la loi Lemieux, cependant vu les décisions, règlements et retards du ministère du Travail, dans l'application de la loi....

Et ainsi de suite. Le cas actuel qui fait l'objet de cette motion peut s'être produit après la réunion du congrès. Mais il est facile de voir que l'une des objections des travailleurs est que le département du Travail apporte trop de délais et d'objections techniques dans l'application de la loi.

Sans vouloir entrer dans le mérite du cas actuel, je puis dire que si l'honorable ministre applique à tous les cas qui se présentent devant lui la même règle qu'il a essayé de nous expliquer cet après-midi, il n'est pas du tout surprenant que les classes ouvrières demandent l'abrogation de la loi de conciliation. L'honorable ministre ne doit pas oublier que depuis que cette loi existe, le ministère du Travail a lui-même, presque dans tous les cas, préparé la procédure pour les plaignants, et c'était la pensée de la loi que le ministère du Travail prêtât volontairement et librement ses services afin de faciliter pour les classes ouvrières les enquêtes autorisées par la loi.

L'honorable ministre ne peut pas nier que lorsqu'une demande lui est faite il est de son devoir d'aider, autant que possible, à préparer la procédure nécessaire pour la création du conseil de la conciliation. Le titre même de la première loi votée par le Parlement indique l'intention des législateurs. C'est une loi de conciliation et d'enquête, et une loi de ce genre ne peut fonctionner avec sûreté que si le ministre et les fonctionnaires du département du Travail facilitent aux plaignants la création prompte d'un bureau de conciliation.

Le ministre ne doit pas s'effrayer de la grandeur de la tâche. Nous savons tous que les ouvriers ont quelquefois des griefs imaginaires, mais lorsqu'ils présentent une série de griefs, il est facile pour le ministre ou le sous-chef de son département de découvrir parmi ces griefs celui qui peut à bon droit faire l'bojet d'une enquête. J'espère donc qu'à l'avenir mon honorable ami le ministre du Travail ne refusera pas d'agir parce que les ouvriers lui soumettent vingt-neuf ou trente griefs à la fois.

Je n'ai pas besoin de dire que cette loi, malgré la résolution qui a été adoptée par le congrès du travail l'automne dernier, a été l'instrument qui a permis de régler pendant les cinq ou six dernières années quatre-vingt-dix cas sur cent. Je ne sais pas quels sont les chiffres statistiques du ministère du Travail pour l'année dernière. Mon honorable ami a dit qu'il avait créé trente ou trente-cinq conseils de conciliation, mais je suppose que la proportion est environ la même. Il serait bien malheureux, certainement, si en se montrant trop sévère ou injuste, le ministère du Travail rendait cette loi inutile. Dans toute enquête le ministre du Travail devrait être comme la justice elle-même, au-dessus de tout soupçon et de toute prévention. Nous savons tous que le principe fondamental de cette loi est de rechercher les causes de conflits ou différends, avant que ces conflits ou différends ne se produisent réellement. La loi est basée sur l'adage bien connu d'Abraham Lincoln, que s'il vous faut avoir une querelle, il vaut mieux la régler avant plutôt qu'après. Il est donc de la plus grande importance, si l'on veut maintenir ce principe, que le chef du ministère du Travail fasse preuve de bonne volonté dans l'avenir, ainsi que je l'espère, dans l'application de la loi du Travail.

(La motion est adoptée.)

LA REGLE POUR LA PRESENTATION DES AVIS DE MOTION. MOTION.

M. l'ORATEUR: J'ai déjà appelé l'attention de la Chambre sru la règle concernant les avis de motion, mais comme on semble vouloir n'en pas tenir compte quelquefois, je me permettrai de la rappeler encore une fois à l'attention de la Chambre. L'article 31 du règlement dit:

Les nations qui ne sont pas mises en délibérations lorsqu'elles sont appelées, pourront, à la demande du Gouvernement, être réservées et conserver leur rang sur le Feuilleton; autrement, elles seront rayées de l'ordre du jour.

M. LEMIEUX: Quelle est la règle dans le cas où le Gouvernement n'est pas prêt.

M. l'ORATEUR: Je suppose que le Gouvernement demandera alors de remettre la question à plus tard.

M. EMMERSON: Nous aurons l'occasion d'en reparler.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. MacNUTT: Je demande à prendre la parole sur un fait personnel. Les journaux de Winnipeg et d'autres ont, ces jours derniers, publié le compte rendu d'un discours prononcé, ou que l'on dit avoir été prononcé par sir Redmond Roblin, selon ce compte rendu, nous aurions, l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) et moi, tenté de séduire les électeurs de Macdonald en faisant venir dans le comté de l'argent, du whisky et des agents politiques.

M. l'ORATEUR: Une affaire semblable à celle-ci a déjà été communiquée à la Chambre. J'ai laissé faire, mais je crois devoir maintenant m'y opposer. Sur cette question du fait personnel, il semble y avoir une grande divergence d'opinions. Voici ce qu'en dit Bourinot dans la troisième édition de son livre:

A la Chambre des communes canadienne, les députés ont eu l'habitude de rectifier le compte rendu de leurs discours ou les nouvelles inexactes que publient les journaux, par privilège, mais ce sont là des explications personnelles, non pas l'exercice d'une prorogative et la Chambre les laisse passer par indulgence.

M. PELLETIER: La même question a déjà été discutée cet après-midi.

M. MacNUTT: L'honorable député d'Edmonton a pu défendre sa cause, mais il n'est pas censé prendre en main mes intérêts. Je pense être en état de me défendre moi-même.

M. PELLETIER: L'honorable député d'Edmonton a jugé bon de dire de bien vilaines choses sur le compte de quelqu'un qui n'est pas ici.

M. LEMIEUX

M. MACDONALD: Qu'a dit cet autre de l'honorable député d'Edmonton alors au loin?

M. CARVELL: L'honorable député d'Edmonton n'a pas nié ce que l'on a dit de l'honorable député de Saltcoats (M. MacNutt).

M. PELLETIER: Je crois que l'honorable député d'Edmonton est allé assez loin cet après-midi.

M. l'ORATEUR: Je crois comprendre que personne ne s'oppose à ce que l'honorable député soit entendu. Si quelqu'un s'y opposait, ma décision serait que l'honorable député n'a pas ce droit-là.

M. PELLETIER: L'honorable député d'Edmonton a cet après-midi soulevé une question personnelle à seule fin d'attaquer sir Rodmond Roblin, premier ministre du Manitoba.

M. MACDONALD: Pas le moins du monde.

M. MURPHY: Le premier ministre du Manitoba n'est pas exempt de toute critique.

M. PELLETIER: Quand il n'est pas là.

M. MURPHY: Et que dites-vous de celui que l'on a attaqué au Manitoba?

M. MACDONALD: Que dites-vous de M. Roblin attaquant au Manitoba l'honorable député d'Edmonton qui était ici?

M. PELLETIER: Qu'ils vident leur querelle entre eux.

M. l'ORATEUR: J'aimerais à être bien compris sur ce qu'il faut entendre par une question personnelle. Elle donne au député un droit dont il ne jouit pas dans d'autres circonstances. C'est là ce que j'allais dire quand j'ai appelé l'attention de la Chambre sur cette affaire.

M. MacNUTT: Je ne tiens pas à attaquer personne ici, mais simplement à remettre les choses au point en ce qui me concerne.

M. PELLETIER: Ce n'est pas le moment, et je m'y oppose.

M. MacNUTT: Voici ce qui a été dit:

Dans aucun cas...

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. MacNUTT: Je lis simplement cet article.

M. l'ORATEUR: Comme l'on s'y oppose, je dois décider que ce n'est pas le moment d'aborder cette affaire, soit comme question personnelle, soit par tolérance de la Chambre. Si c'est par tolérance de la Chambre, ce doit être du consentement unanime de l'assemblée.

M. MACDONALD: Devons-nous comprendre que le ministre des Postes s'oppose à ce que l'honorable député de Saltcoats (M. MacNutt) se défende contre une calomnie?

M. l'ORATEUR: C'est ce que j'ai compris.

M. PELLETIER: Qu'on ne se méprenne point. La règle a été posée par monsieur l'Orateur, et nous savons ce que cela veut dire. Elle a déjà été violée cet après-midi par l'honorable député d'Edmonton et le premier ministre du Manitoba a été attaqué en son absence. Je ne crois pas que la chose doive se répéter.

M. EMMERSON: M'est avis que le ministre des Postes sort de la question.

M. PELLETIER: Laissons tomber la chose.

M. CLARK (Red-Deer): Je voudrais bien comprendre une des explications que vous voulez bien nous donner, monsieur l'Orateur. Vous avez établi très clairement pour moi la différence entre une question de privilège et une explication sur un fait personnel. Mais le point que je voudrais éclaircir est celui-ci: lorqu'un député, comme mon honorable ami (M. MacNutt), se lève pour donner une explication sur un fait personnel, faut-il, ainsi que vous l'avez expliqué, qu'il ait le consentement de chacun des membres de cette Chambre? Est-ce là ce que l'on entend par le consentement de la Chambre, ou n'est-ce pas seulement le consentement évident de la Chambre, une expression dont on se sert communément dans le parlement anglais pour signaler l'immense majorité de la Chambre? Je voudrais savoir de vous exactement s'il suffit qu'un député s'y oppose pour que le consentement soit refusé aux députés qui veulent donner une explication sur un fait personnel, surtout dans le cas d'un député comme mon honorable ami qui a occupé lui-même, avec beaucoup d'honneur, le fauteuil présidentiel dans une assemblée législative provinciale et n'a pas d'ennemi personnel dans cette Chambre.

M. L'ORATEUR: Je considère que l'agrément de la Chambre signifie pratiquement le consentement de la Chambre, et que le consentement de la Chambre doit signifier le consentement de toute la Chambre. Au sujet des questions de privilège, il y a deux points à considérer. Le premier se rapporte au moment où elle peut être soulevée, et l'autre à ce qui constitue réellement une question de privilège. Une question de privilège peut être soulevée au moment où la Chambre est pour passer aux ordres du jour, ou en tout autre temps de la séance pourvu qu'elle n'interrompe pas un débat déjà engagé. Mais il faut que la question soit assez importante pour autoriser un membre à la soulever à un autre moment que celui du début de la séance, ou pendant qu'un débat est engagé comme dans ce cas-ci. Au sujet de l'agrément de la Chambre, je suis d'avis que cet agrément comprend le consentement unanime de la Chambre. Je puis m'être trompé, mais c'est ainsi que je comprends la question.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION POUR L'EXTENSION DU RESEAU DE L'INTERCOLONIAL.

M. D. D. McKENZIE (Cap-Breton-nord) propose:

La Chambre est d'avis que pour favoriser le développement commercial et industriel de la province de la Nouvelle-Ecosse, il est temps de construire des embranchements de l'Intercolonial pénétrant dans les comtés de la partie est de cette province qui sont encore dépourvus de voies ferrées.

—Monsieur l'Orateur, ce n'était pas mon intention de proposer cette motion aujourd'hui, mais comme le Gouvernement croit qu'il vaut mieux suivre strictement le règlement, je ne demanderai aucune indulgence et je propose la motion. J'espère que cette application rigide du règlement sera impartiale et que la droite sera traitée comme la gauche.

M. L'ORATEUR: Les observations de l'honorable député ne sont guère parlementaires, elles attaquent le président. Je me suis efforcé d'être aussi impartial que ma nature humaine me le permet, et j'espère que l'honorable député n'a pas voulu m'accuser à ce sujet.

M. McKENZIE: Je comprends parfaitement que vous êtes obligé, monsieur l'Orateur, d'appliquer strictement le règlement lorsque vous en êtes requis, et mes remarques s'adressaient aux ministres et aux amis du Gouvernement qui ont cru devoir exiger l'application rigide du règlement, chose qu'il ne me paraissait pas nécessaire. Mais il arrive que dans ce cas-ci cela m'est absolument indifférent de proposer cette motion maintenant ou plus tard. J'ai entendu le ministre de la Marine et des Pêcheries et quelques-uns de ses amis de la droite se moquer quand j'ai proposé ma motion, et je veux faire savoir aux électeurs du comté de Victoria et de la province de la Nouvelle-Ecosse de quelle manière les amis du Gouvernement accueillent les propositions des membres désireux d'exposer les besoins de la province dans cette enceinte.

M. HAZEN: Si l'honorable député me met en cause je lui dirai qu'il se trompe absolument. Je n'ai pas ouvert la bouche ni prononcer une parole d'une façon ou d'une autre sur la question.

M. McKENZIE: C'est alors son ami de la Colombie-Anglaise qui siège derrière lui.

M. BARNARD: Parfaitement.

M. McKENZIE: Et peut-être aussi le directeur général des Postes.

M. PELLETIER: Je n'ai pas ouvert la bouche.

M. McKENZIE: Il n'est pas bon pour l'honorable directeur général des Postes d'ouvrir la bouche, car chaque fois qu'il parle il met les peids dans les plats.

Cette question de chemin de fer, dans les Provinces maritimes, et particulièrement dans la province de la Nouvelle-Ecosse, a été discutée à maintes reprises dans cette Chambre, et aujourd'hui je bornerai mes observations à l'absence de voies ferrées dans le comté de Victoria, qui est un des comtés sans chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse.

Il y eut un temps dans l'histoire financière du Canada où le manque d'argent pouvait être une raison pour ne pas entreprendre des travaux nécessaires, mais nous sommes aujourd'hui dans une voie de prospérité financière où nous pouvons obtenir tout l'argent dont nous avons besoin, tellement que l'on peut envoyer $35,000,000 en dehors du pays. Si nous avons assez d'argent pour nous permettre non seulement de satisfaire aux besoins immédiats de l'intérieur, mais aussi d'envoyer cette somme énorme pour aider nos amis de l'autre côté de l'océan, on ne peut offrir aux habitants de la Nouvelle-Ecosse, de l'île du Cap-Breton et du comté de Victoria aucune bonne raison pour ne pas leur donner les chemins de fer dont ils ont besoin. Je soumets au premier ministre et aux membres de son cabinet que cette question a été décidée en 1910 et dans les premiers mois de 1911, et que le premier ministre lui-même a été partie à cette décision.

La nécessité d'un chemin de fer dans le comté de Victoria a été alors reconnue, les fonds ont été votés par cette Chambre pour sa construction, et des mesures ont été prises pour commencer les travaux. Le comté de Victoria n'a pas été seul à bénéficier des bonnes dispositions du Parlement. Les comtés d'Halifax, de Guysborough et de Pictou (en partie) ont été tenus pour des comtés sans chemin de fer, et l'on a voté des fonds à leur intention. Je ne reproche pas au premier ministre de faire construire un chemin de fer dans l'est d'Halifax, et peut-être de le pousser quelque peu jusque dans le comté de Guysborough; mais je lui rappellerai qu'il a consenti à la résolution solennellement prise par cette Chambre de donner un chemin de fer, non seulement au comté d'Halifax, mais aussi aux comtés de Victoria et de Guysborough. Ce que je lui reproche, c'est, tout en continuant les travaux dans son propre comté, celui d'Halifax, de consentir à ce que soient interrompus ceux des comtés de Victoria et de Guysborough, peut-être d'avoir lui-même proposé la chose. La province de la Nouvelle-Ecosse n'est pas, après tout, si étendue pour qu'on lui fasse subir un pareil passe-droit. Ce besoin de communications par voie ferrée n'est pas moins urgent dans les comtés de Victoria et de Guysborough que dans le comté d'Halifax, et, s'il est bon, s'il est juste de construire ce chemin de fer dans le comté d'Halifax, il est non moins bon, non moins juste, non moins convenable, non moins nécessaire d'en construire un dans les comtés de Guysborough et de Victoria. Le Gouvernement a les mêmes obligations envers les habitants de Victoria et de Guysborough qu'envers ceux d'Halifax, de Yarmouth ou de toute autre partie de la Nouvelle-Ecosse. Le ministre des Chemins de fer avait, l'an dernier, posé en principe que nul chemin de fer ne serait construit là où le trafic serait insuffisant pour permettre d'espérer que l'on en retirerait de quoi payer un intérêt raisonnable sur la somme dépensée. Il est donc étrange de voir aujourd'hui le ministre des Chemins de fer en train de bâtir la seule section de cette ligne que l'on avouait n'être pas susceptible de payer un intérêt. Quelqu'un qui, avant les dernières élections, a été dans cette Chambre un collègue du premier ministre, a fait un discours sur la résolution que j'ai proposée le 12 novembre 1910. Dans ce discours, il reconnaissait que, dans l'est du comté d'Halifax, le chemin ne paierait pas un intérêt. Le premier ministre lui-même, alors chef de l'opposition, avait publiquement admis à Halifax, où il soutenait que l'ancienne administration devait construire ce chemin que, pour la première année dans tous les cas, il n'y avait pas beaucoup à espérer que ce chemin rapportât de quoi payer un intérêt. Malgré tout cela, nous voyons que ce chemin se construit, pendant que d'autres ont été abandonnés qui nous donnaient de bien meilleures raisons de croire qu'ils rempliraient les rigoureuses exigences du ministre. Il m'est tout à fait inutile de rappeler à celui-ci les démarches qui ont été faites. Notre bonne foi, à l'époque, a été abondamment démontrée. Ni le Gouvernement, ni l'administration des chemins de fer, ni les habitants du comté de Victoria ne la mettent en doute. Tout ce que nous demandons, tout ce que nous sollicitons du Gouvernement, c'est qu'il nous donne dans cette partie du pays la même mesure de justice qu'il accorde à d'autres régions de la Nouvelle-Ecosse. Le comté de Victoria est un de ceux qui, dans l'est du Canada, ont été colonisés les premiers; son littoral est très étendu; ses pêches sont considérables; ses ressources minières sont abondantes; mais, à cause d'une insuffisance de communications par voie ferrée, il

nous est impossible de décider le capitaliste à utiliser ces ressources comme il convient.

Nous avions espéré qu'après deux cents ans ou environ, on nous accorderait ce bienfait d'un chemin de fer. Au lieu de cela, on nous le retranche. Mais il n'est pas encore trop tard, et, en disant qu'il nous a traité quelque peu durement dans la circonstance, je pense ne pas être injuste envers le premier ministre, ni manquer aux égards que je lui dois. Il peut avoir à notre intention de beaux projets dans l'esprit. Je me vois obligé cependant de signaler à la présente administration comme je les ai signalés avec insistance à l'administration précédente, les besoins du comté que j'ai l'honneur de représenter. Ayant pu réussir en principe à faire reconnaître la chose et à faire voter les fonds nécessaires sous l'administration précédente, je me demande si mon très honorable ami peut bien croire qu'il assume une responsabilité quelconque en se chargeant d'exécuter une entreprise que personne ici en principe ne peut blâmer. Ce principe a été reconnu; on en a fait l'application, et il ne reste plus qu'à remplir l'engagement solennellement pris par cette Chambre de donner au comté de Victoria comme à ceux des autres comtés où il n'existe aucune voie ferrée, ce dont ils ont un si pressant besoin, et ce qui leur a été refusé quand ils auraient dû l'avoir depuis bien des années. Il m'est inutile de dire au premier ministre, au ministre des Chemins de fer et au ministère en général combien ce comté et les autres abondent en ressources. J'ai pris la parole sans préparation aucune, n'ayant pas d'abord eu l'intention de présenter cette motion aujourd'hui, mais j'y suis en quelque sorte forcé, et je suis bien aise de l'avoir mis en train à une époque aussi peu avancée de la session. Je persiste à croire que j'ai suffisamment fait connaître au premier ministre et au ministre des Chemins de fer l'état vrai de la situation pour leur permettre de n'avoir aucun doute sur la conduite à tenir à l'égard de ce qui fait l'objet de cette motion.

M. BORDEN: Je n'étais pas là lorsque mon honorable ami a fait allusion à une ligne de chemin de fer qu'il a désiré signaler à l'attention du Gouvernement.

M.McKENZIE: Le premier ministre se souviendra qu'en 1910 et 1911, on avait projeté de construire certaine ligne devant traverser les comtés d'Halifax, de Guysborough et de Victoria. C'était d'un endroit connu sous le nom d'Estmere que devait partir ce chemin et que l'ancienne administration avait entrepris d'établir.

M. EMMERSON: Il y a dans l'est de la Nouvelle-Ecosse une région qui, à coup sûr, mérite que l'on y ait égard dans l'étude de cette affaire. Ce serait en même temps donner à une partie considérable du comté de Westmoreland des communications par voie ferrée qui seront fort utiles, non seulement aux habitants du lieu, mais aussi à l'Intercolonial. Je veux parler du prolongement de ce que l'on appelle l'embranchement de Shédiac, de manière que la ligne passe par la paroisse de ce nom, se rende à Cape-Bald, traverse les paroisses de Botsford et de Westmoreland par voie de la Baie-Verte, pénètre dans le comté de Cumberland, franchisse Tignish et, de là, entre dans l'est de la Nouvelle-Ecosse.

On assurerait ainsi des moyens de transport à une région fort étendue, qui en a jusqu'à présent été privée. Ce que j'en dis, c'est pour le cas où le principe de cette résolution, serait reconnu et approuvé par le Gouvernement. Il serait possible d'arranger les choses pour que cette ligne profitât grandement à l'Intercolonial lui-même.

M. BORDEN: Où le feriez-vous aboutir dans l'Est?

M. EMMERSON: Le chemin aurait sa tête de ligne à Halifax, ou encore il se raccorderait à ce que l'on appelle la route de Brulé. Cette route doit être bien connue de mon très honorable ami le chef du Gouvernement.

M. BORDEN: Elle va de Truro à Brûlé.

M. EMMERSON: C'est cela; et ce serait à Truro que la ligne viendrait aboutir. Les uns ont recommandé de la rendre jusqu'à Country-Harbour, mais d'autres ont préféré Truro, ce qui en faisant passer la ligne par les comtés de Westmoreland, de Cumberland et de Colchester, l'amènerait à Painsec. Dans tous les cas, ce serait résoudre le problème que l'on a dû poser à mon honorable ami le ministre des Chemins de fer, de doubler la voie de l'Intercolonial.

Il y a ceux qui préconisent l'établissement de cette double voie depuis Moncton jusqu'à Truro en ligne droite et, de là, à Halifax. Il y a de même ceux qui prétendent que le pays a tout intérêt à une deuxième route pour l'Intercolonial, non pas exactement une deuxième voie le long du même chemin, et que cela aiderait à soulager grandement l'Intercolonial. Si l'on construisait à partir de la jonction de Painsec, où il existe une double voie qui va jusqu'à Moncton; si, dis-je, en partant de là, on faisait passer la ligne par les paroisses de Shédiac, de Botsford, de Westmereland, par le riche et fertile comté de Cumberland, par celui de Colchester, et que l'on se rendit soit à Truro ou plus directement à quelque autre point dans l'est de la Nouvelle-Ecosse, l'Intercolonial, quelle que soit la route que l'on juge la plus favorable, en retirerait de très grands avantages dans ses entreprises de trans-

ports. Ce serait, pour les régions du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, que cette ligne traverserait, un avantage impossible à calculer. J'invite simplement le ministre des Chemins de fer à donner son attention à ce projet qui a été à l'étude pendant bien des années. J'ai toujours favorisé la chose, et je pense que le temps est venu de l'exécuter. Ces entreprises, toutefois, sont généralement une suite de l'évolution des idées, et elles sont amenées par un changement de direction du commerce et par les forces qui influent sur notre jugement. L'esprit public est prêt, je crois, à accepter cette idée. Il ne reste plus qu'à en prendre la résolution, et à construire pour l'Intercolonial de nouveaux embranchements.

M. JOHN H. SINCLAIR (Guysborough): J'ai fait mettre au Feuilleton un projet de résolution que j'entendais discuter quelqu'un de ces jours. Il s'agit du comté que je représente, et elle a trait à la même affaire que l'on vient de soulever. Mais, comme la chose est dans l'air, et que le premier ministre, de même que le ministre des Chemins de fer, sont à leur siège, j'en toucherai quelques mots.

Le premier ministre était absent, l'autre jour, lorsque la question a été débattue, et le ministre des Chemins de fer ne nous a guère éclairés sur ce qu'il compte faire en Nouvelle-Ecosse orientale. En outre, comme il se faisait tard, l'étude de la résolution en discussion fut ajournée.

C'est une question de haute importance pour le comté que je représente. Inutile de revenir sur les événements qui se sont déroulés depuis trois ans, vu que le premier ministre et le ministre des Chemins de fer sont parfaitement au courant de la situation. Quant aux observations du député de Westmoreland (M. Emmerson) touchant le terminus qu'il conviendrait de donner à ce chemin de fer une fois terminé, je dois signaler de nouveau les avantages qu'offre le port de Country-Horbour. La ligne elle-même présente de grands avantages, le principal étant qu'elle traverse un pays plat offrant fort peu de difficulté aux travaux des ingénieurs et où il serait possible de trouver un bon chemin horizontal correspondant avec les autres parties du Grand-Tronc-Pacifique. Ceux qui connaissent familièrement la géographie du Nouveau-Brunswick savent que lorsqu'on pénètre à l'est du comté de Colchester, les montagnes s'aplanissent. Le faîte de partage des eaux ou la hauteur des terres n'est, paraît-il, qu'à environ 300 pieds entre le comté de Guysborough et celui d'Antigonish. On pourrait donc obtenir un chemin fort uni, à partir de Moncton et en gagnant Oxford, en empruntant la ligne d'Oxford et les vastes houillères de Pictou—un chemin de fer bénéficie toujours de passer près des houillères—puis se dirigeant vers Country-Harbour. On évite ainsi les montagnes Cobequid et la difficulté de la pente. Puis une fois rendu à Country-Harbour, nous avons un port de 100 milles rapproché de l'Europe, et un des meilleurs ports de la côte orientale du Canada. La commission royale chargée, il y a quelques années, de faire enquête sur la question des ports du littoral canadien désigne celui de Country-Harbour comme l'un des grands ports du littoral Country-Harbour, sans aucun doute se prêterait bien au terminus d'un grand réseau de chemin de fer. Mon comté s'intéresse vivement à la question de savoir si le Gouvernement a réellement l'intention de se mettre à l'œuvre en ce sens. Vive fut la déception éprouvée par les populations de mon comté quand on apprit que le premier ministre et ses collègues avaient décidé d'abandonner les mesures prises par leurs prédécesseurs en vue de la construction d'un embranchement dans mon comté, et plus amer encore fut leur désappointement quand elles comprirent qu'elles étaient victimes d'un passe-droit.

Tous ceux qui comprennent la situation de la Nouvelle-Ecosse orientale l'avouent, le besoin d'un chemin de fer se fait aussi vivement sentir parmi les populations du comté de Guysborough que parmi celles d'Halifax-est. Le chemin projeté à travers la partie orientale de la Nouvelle-Ecosse et aboutissant à Country-Harbour touche l'océan au voisinage d'une vaste région de pêche où le trafic affluerait tant de l'est que de l'ouest. Je ferai observer au premier ministre que ce projet de voie ferrée l'emporte sur celui de son propre comté; et comme ces deux projets datent de la même époque, et qu'on les avait mis sur un pied d'égalité, où ils se trouvaient encore à son avènement au pouvoir, il aurait dû, à notre avis, leur continuer cette égalité de traitement. Je le sais, dans son for intérieur, le premier ministre est de mon avis; tout ici se résume, au fond, à une question de franc-jeu et d'équité. Au demeurant, s'il veut bien maintenant nous doter du service dont nous avons un si urgent besoin, nous lui pardonnerons bien des choses, nous passerons l'éponge sur le passé.

Le chemin de fer est de grande urgence pour les populations du comté de Guysborough et j'ai compris que je ne pouvais passer cette occasion sans adresser un fervent appel au premier ministre et au Gouvernement à cet égard. L'autre soir, au cours de mes observations, j'ai dit un mot du trafic probable de la ligne projetée. J'ai fait observer qu'il traverse une riche contrée agricole et forestière, qu'il atteint la mer à deux points, et pourrait ainsi récolter force trafic de nos pêcheries. J'ai remarqué que, pour avoir la haute main absolue à cette égard, il faudrait prolonger la ligne de Guysborough jusqu'à Canso.

Canso est le point où nous pouvons compter sur les meilleurs résultats relativement aux pêcheries de l'Atlantique. Tous ceux qui sont au courant de la situation avoueront qu'il n'existe pas d'autre port aussi avantageux. Depuis plus d'un siècle, Canso passe pour un des meilleurs ports de pêche de notre littoral.

J'ai dit, il y a quelques semaines à peine, qu'en un seul jour au port de Canso on avait débarqué 300,000 livres d'aigrefin et de morue fraîche. C'est l'équivalent de quinze chargements de wagons de poisson et aux prix en vogue à ce moment, soit un cent et un demi-cent la livre paraît-il, cela représente une valeur d'environ $45,000. C'est là sans doute l'exception, mais il convenait de signaler au ministre des Chemins de fer qu'en un seul jour on a débarqué à Canso quinze chargements de wagons de poisson, voilà qui donne un aperçu des possibilités de ce trafic.

Outre la construction de la ligne d'embranchement, il faudrait prévoir les installations d'entrepôt frigorifique et le placement des produits sur le marché de l'Ouest. Notre marché augmente constamment, mais nous pourrions développer notre commerce bien plus rapidement, si nous avions plus facile accès aux marchés de l'Ouest.

Aujourd'hui, un de nos vapeurs fait le service hebdomadaire à Boston où existe un énorme trafic de poissins frais. Seulement, si nous étions dotés d'un service plus fréquent de vapeurs desservant Boston, nous pourrions disposer de l'excédent de notre poisson frais. Si l'on stimulait bien l'industrie, le marché national ne consommerait pas tout le poisson capturé sur ce littoral, il faudrait le saler et le fumer, et le vendre de quelque autre manière.

M. BORDEN: Quel est aujourd'hui le véritable marché du poissoncapturé à Canso?

M. SINCLAIR: Montréal est le meilleur marché pour le poisson frais; seulement, des personnes bien au courant du commerce disent que le marché de Montréal ne pourrait pas disposer de plus de trois chargements de wagons de poisson par jour, et que si nous produisions, disons quinze chargements de wagons, nous ne pourrions pas le vendre à Montréal. Malheureusement, les exploitants de cette industrie n'ont pas encore réussi à atteindre des points de l'ouest au delà de ontréal.

Si nous étions dotés des facilités voulues, rien ne nous empêcherait de placer le poisson de mer frais sur le marché de Toronto et même sur celui de Winnipeg ainsi que d'autres villes des provinces de l'Ouest?

On expédie aujourd'hui de grandes quantités de poisson fumé, de l'est du Canada à la côte du Pacifique; et dans le comté que je représente, des chargements de wagons d'aigrefin fumé s'expédient par voie du Pacifique-Canadien et se vendent à Victoria et à Vancouver, ce qui constitue un excellent commerce. Seulement, l'entrepôt frigorifique est nécessaire pour l'expédition du poisson frais, afin de le placer sur le marché en bonne condition. Nous avons bénéficié d'une subvention versée par l'Etat en vue du paiement des frais d'express sur l'Intercolonial, excellente mesure qui a été des plus utiles au commerce. Mais le besoin qui se fait le plus vivement sentir au comté de Guysborough, c'est un chemin de fer d'embranchement, partant de quelque point sur l'Intercolonial—et le meilleur point, à mon avis, est Sunnybrae —atteignant Country-Harbour et Guysborough et de là en descendant jusqu'au port de Canso. Cela nous mettrait en mesure de développer un important commerce de poisson dans cette région et de créer une industrie qui, en réalité, figure au premier rang en Nouvelle-Ecosse.

M. BORDEN: Le service de vapeurs entre Canso et Mulgrave se fait-il toute l'année et est-ce un service quotidien?

M. SINCLAIR: Oui, nous avons un vapeur qui dessert Canso et Mulgrave. Sans ce vapeur, le commerce nous deviendrait impossible, puisqu'il y aurait une route de soixante-cinq milles à parcourir en voiture afin d'atteindre le chemin de fer. L'inconvénient, c'est qu'il est impossible d'expédier le poisson avec profit, avec transbordement sur l'Intercolonial. Les marchands de poisson affirment que s'ils pouvaient installer directement le poisson dans les wagons, en sortant du vapeur, le commerce en bénéficierait énormément; et me dit-on, partout où le commerce de poisson frais a prospéré, comme à Aberdeen, à Grimsby et autres ports de la Grande-Bretagne, le train de chemin de fer recule jusqu'au quai puis, le poisson frais est chargé à bord du wagon et placé sur le marché aussitôt que possible.

M. BORDEN: Cette situation entraîne-t-elle une question de dépenses ou de détriment à la qualité du poisson, ou bien tous les deux?

M. SINCLAIR: Il y a tout à gagner à placer le poisson sur le marché aussitôt que possible, et ainsi il y a moins de manutention à faire.

M. EMMERSON: Le transbordement offre des difficultés, n'est-ce pas?

M. SINCLAIR: Il nous faut maintenant faire le transbordement; nous plaçons le poisson à bord du bateau en boîtes; on l'installe dans le wagon réfrigérateur à Mulgrave, et on l'expédie à Montréal; voilà le système en vogue. Les marchands de poisson me disent qu'il est impossible de donner ainsi l'essor à un important commerce et que, si l'on veut stimuler ce tra-

fic, il faudra un chemin de fer d'embranchement se rendant là même où se trouve le poisson, afin qu'on le puisse installer à bord du train et l'expédier au marché aussitôt que possible, et sans transbordement.

M. JOHN STANFIELD (Colchester): Je ne me proposais pas de prendre part au débat; seulement, comme le député de Westmoreland a mentionné les comtés de Colchester et de Cumberland. . .

M. EMMERSON: Je crois avoir mentionné Westmoreland.

M. STANFIELD: La Chambre me pardonnera bien si je m'arrête un instant au comté de Colchester. Depuis que je siège ici, je n'ai cessé de rappeler au Gouvernement la nécessité de construire quelques embranchements dans le comté de Colchester. Je n'ai jamais, il est vrai, fatigué l'attention de cette Chambre à cet égard et je ne veux pas déroger aujourd'hui à mon habitude; seulement, je rappelle au Gouvernement la nécessité d'étudier et d'approfondir la question de savoir s'il ne faudrait pas construire quelques embranchements dans le comté que je représente.

Le doublement de la voie de l'Intercolonial, à partir de la bifurcation de Painsec jusqu'à Amherst et de là par la voie de Parrsboro, à travers le comté de Colchester jusqu'à Truro.

Je ne dirai pas un mot du comté de Cumberland, car l'honorable député de cette circonscription est ici et parlera lui-même, mais je puis déclarer que la partie de mon comté que doit traverser le chemin de fer projeté es une des plus belles régions du pays. Je ne veux pas prendre le temps de la Chambre pour insister sur les avantages que retirera le peuple de la création de cet embranchement, mais si plus tard j'ai une occasion de faire voir cette région au ministre des Chemins de fer, il comprendra quels avantages pourront en retirer à la fois l'Intercolonial et le comté. Je voudrais aussi signaler deux autres lignes qui devraient être examinées. L'une de Brûlé à Truro et une autre désignée sous le nom de chemin de fer de Stewiake à Landsdowne. Il y a plusieurs années une charte fut accordée et la construction de ce chemin de fer commença, mais malheureusement la compagnie tomba en faillite et quelques-uns des agriculteurs qui étaient intéressés dans la compagnie en souffrirent beaucoup. Si le Gouvernement peut trouver la possibilité de reprendre un jour ce projet, je puis dire que le député de Colchester et la population du comté lui en seront très reconnaissants.

M. EDGAR RHODES (Cumberland): Je n'avais pas la moindre idée que cette motion serait discutée aujourd'hui, mais je ne puis laisser passer cette occasion sans présenter quelques observations sur le sujet, car je ne le cède à aucun représentant de l'Est dans mon désir d'être de quelque réelle utilité pour contribuer au développement de la province et spécialement de cette partie de la Nouvelle-Ecosse qui est intéressée à cette résolution. Mais je ne puis m'empêcher de remarquer, à cette occasion, combien de fois et avec quelle fréquence merveilleuse on s'est servi ici depuis les vacances de Noël de cette phrase: "le temps est arrivé". Il y a à peine quelques jours, l'honorable député de Rouville a présenté une résolution disant que d'après lui le temps était arrivé d'encourager un système de colis postaux au Canada.

M. LEMIEUX: Le temps marche.

M. RHODES: Oui, vraiment et je dois m'en souvenir parce que les honorables députés de l'opposition présentent très fréquemment des résolutions disant que le temps est arrivé. Pourtant pendant quinze ans l'occasion était à la portée de leur main et ils ne l'ont pas saisie.

Tout ce que je puis dire, c'est que si le temps est arrivé, depuis que l'administration actuelle est aux affaires, le pays doit être félicité pour avoir une administration tellement progressive qu'elle a produit en si peu de temps un changement aussi merveilleux. Si cette conclusion ne satisfait pas nos honorables amis de l'opposition, si les conditions n'ont pas changé avec une aussi merveilleuse rapidité, alors quand nos adversaires étaient au pouvoir, ils ont négligé d'accomplir leur devoir et ils n'ont pas profité de l'occasion pour rendre les services qu'ils réclament aujourd'hui.

M. EMMERSON: Vous avez une splendide occasion de réparer cela.

M. RHODES: Et nous le faisons rapidement. L'honorable député de Rouville a dit que le temps était arrivé d'établir un service de colis postaux, oubliant que pendant des années il avait été à la tête du ministère des Postes et qu'il avait eu l'occasion d'inaugurer ce même système qu'il réclame si énergiquement aujourd'hui.

Nous passons ensuite à l'honorable député de Westmoreland. Il a été pendant plusieurs année à la tête du département des chemins de fer et il a appuyé l'administration qui a été au pouvoir pendant quinze ans. Pendant toute cette période de temps je n'ai constaté aucun grand développement dans l'application du programme qu'il prône maintenant, bien que durant toutes ces années, les occasions pour développer les ressources naturelles aient été aussi grandes qu'elles le sont aujourd'hui. Pendant tout ce temps la voix de mon honorable ami n'a pas été entendue pour développer ce programme des embranchements. Je prouverais même être plus sévère et dire qu'il n'a pas montré beaucoup

d'énergie pour ajouter des embranchements à l'Intercolonial quand il avait l'occasion de le faire.

M. EMMERSON: J'en ai construit un à Amherst.

M. RHODES: Toutes les facilités de transport par voie ferrée qui ont été ajoutées par mon honorable ami à Amherst ont été imposés par les nécessités de la situation et sont dues à ce que nous avons dans la ville d'Amherst un groupe de citoyens énergiques dont la prospérité, l'activité et l'esprit d'entreprise ont fait augmenter le besoin d'avoir de nouvelles facilités de chemins de fer.

M. EMMERSON: Je me félicite d'avoir reconnu cette nécessité.

M. RHODES: L'honorable député de Cap-Breton-nord vient ensuite et dit que le temps est arrivé de développer les chemins de fer.

M. McKENZIE: Toujours la même résolution.

M. RHODES: C'est vrai, mais j'espère que mon honorable ami ne s'attend pas à c que l'on fasse comme le ministère précédent.

M. McKENZIE: Pourquoi pas?

M. RHODES: Je ne sais pas si l'honorable député admettra que les conditions se sont améliorées dans sa circonscription depuis le 21 septembre 1911, au point de demander dans le moment actuel un développement du programme de la construction des chemins de fer. S'il l'admet, il devrait venir siéger de ce côté de la Chambre. Si les conditions n'ont pas changé dans son comté, mais sont pratiquement les mêmes et que des facilités de communications sont toujours demandées, alors le ministère qu'il a appuyé pendant des années a négligé son devoir.

Je dois dire ceci d'une façon générale. Le parti libéral a été au pouvoir pendant plus de quinze ans et pourtant durant cette époque il n'a pas ajouté un mille de chemin de fer a l'Intercolonial, dans la Nouvelle-Ecosse. Je dirai plus, l'administration d'alors, le ministère Laurier, a formulé un grand programme pour construire le Transcontinental national qui a été considéré comme le chef-d'œuvre du très honorable leader de l'opposition. Son cri de guerre, dans tout le pays, trait avait à ce grand projet de chemin de fer: "Permettez à Laurier de finir son œuvre". Et pourtant il est étrange que ce chemin de fer qui a été construit avec les millions de dollars du peuple canadien touche à toutes les provinces du Canada, sauf à celle de la Nouvelle-Ecosse et naturellement à la province de l'île du Prince-Edouard où il ne peut pas aller. Donc, en ce qui concerne l'œuvre accomplie par les honorables députés de l'opposition quand ils avaient l'occasion de faire ce qu'ils prônent aujourd'hui, ils ont privé la Nouvelle-Ecosse de la seule occasion qu'ils avaient de développer des lignes de chemins de fer sur son territoire en prolongeant des embranchements du Transcontinental dans cette province. En raison d'exigences politiques, ils ont préféré terminer la ligne dans la campagne, en dehors de Moncton, une ville à l'intérieur du Nouveau-Brunswick.

Qu'a fait le Gouvernement actuel relativement à la construction de chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse?

Il a donné à l'entreprise, et les entrepreneurs sont maintenant à l'ouvrage, un embranchement de chemin de fer de Darmouth à Deans, dans le comté d'Halifax et qui a une longueur d'environ 60 milles, d'après mes souvenirs. De sorte que quinze mois après l'arrivée aux affaires du ministère actuel, nous avons commencé la construction d'une ligne de chemin de fer en Nouvelle-Ecosse tandis que les honorables députés de l'opposition ont négligé leurs devoirs pendant quinze ans.

Je m'imagine entendre nos honorables adversaires dire: "Oh! c'est très joli, mais les soumissions ont été demandées pour la construction de ce chemin de fer avant les dernières élections générales et si quelqu'un mérite des félicitations, c'est bien le Gouvernement précédent". Laissez-moi répondre à cela que si ce projet a pu être une exception, nos honorables adversaires et leurs amis de la Nouvelle-Ecosse ont toujours fait miroiter aux yeux du peuple de cette province des projets de chemin de fer avant les élections générales. Voyons par exemple le comté que j'ai l'honneur de représenter. Avant les élections générales de 1908, des brigades d'ingénieurs, au nombre de trois, je crois, ont parcouru le pays pour fixer le tracé d'un chemin de fer à une saison de l'année où des études régulières ne pouvaient se faire qu'avec des difficultés extrêmes, alors que le temps à leur disposition ne pouvait leur permettre de faire des études convenables. Les résultats de ces études, comme le reconnaîtra un ingénieur compétent quand il examinera ces travaux, prouvent que les travaux et l'argent qu'ils ont coûté étaient absolument inutiles. Mais ils ont rendu service à l'époque à nos adversaires, parce que le projet de chemin de fer était sans aucun doute destiné à influencer les votes du public aux élections générales. Il en est de même pour un projet de ligne d'Amherst à Tignish, une distance de 18 à 20 milles environ.

Je crois que des études ont été faites à trois périodes différentes et je n'hésite pas à dire que dans aucune occasion nos honorables adversaires ont eu sérieusement l'intention de construire un chemin de fer

dans ces parages. J'ai montré que nos adversaires sont libres de critiquer aujourd'hui, mais que lorsqu'ils pouvaient exécuter ils ne l'ont pas fait. J'a montré aussi que n'étant au pouvoir que depuis peu de temps, nous avons déjà entrepris la construction de chemin de fer en Nouvelle-Ecosse, par exemple cette petite ligne de Dartmouth à Deans. Mais les honorables députés n'oublieront pas ce magnifique projet de développement du port d'Halifax dont les travaux s'exécutent maintenant.

Nos honorables amis de l'opposition ont fait la sourde oreille pendant des années aux demandes des chambres de commerce, des citoyens d'Halifax et de la population de la Nouvelle-Ecosse en général pour tracer un projet complet de développement en vue de faire de ce magnifique port un de ceux dont le Canada aurait raison d'être fier. Quand on dépensait quelque argent pour le port d'Halifax, c'était quelque petite somme employée d'une façon mesquine et très fréquemment d'une manière qui devait procurer des votes en temps d'élection à nos honorobles amis de la gauche. Le Gouvernement actuel n'a pas attendu deux ou trois ans ou jusqu'à ce qu'une élection soit annoncée pour faire miroiter quelque projet aux yeux des électeurs de la Nouvelle-Ecosse, mais il a étudié la question d'une façon pratique ; il a envoyé examiner Halifax, en chargeant de travaux les meilleurs ingénieurs qu'on a pu trouver et en prenant comme ingénieur consultant M. Cowie de la commission du port de Montréal pour leur aider à arrêter un plan définitif.

Les ministres aidés de ces experts ont étudié la question et, bien qu'il n'y eût pas d'élection en perspective, ils ont élaboré ce magnifique projet pour l'amélioration du port d'Halifax qui a été ensuite exposé par le ministre des Chemins de fer devant une réunion choisie et dont la politique était exclue. Pour mieux faire voir que le travail du ministre des Chemins de fer et des Canaux et du Gouvernement en général est apprécié à sa juste valeur, je citerai ce que disait le président de la chambre de commerce d'Halifax, M. Michael Dwyer, qui a toujours été libéral et qui se prétend encore libéral à l'heure qu'il est. Il s'est exprimé ainsi:

Le ministre actuel des Chemins de fer a donné la preuve qu'il était un homme remarquable et, à mon sens, c'est le meilleur ministre des Chemins de fer que le Canada ait jamais eu.

Au lieu de critiquer le Gouvernement au sujet de sa politique de chemin de fer dans la Nouvelle-Ecosse, les représentants de cette province devraient le féliciter et le remercier d'avoir si heureusement résolu ces questions qui nous intéressent si vivement.

L'honorable député de Westmoreland disait l'autre jour que ce qui retarde le développement des Provinces maritimes, c'est qu'on y fait trop de politique. Il prétend que nous sommes trop disposés à recourir aux petits moyens et aux intrigues mesquines, si nous espérons y trouver un avantage politique, et que nous négligeons les questions qui intéressent la prospérité de cette partie du pays. Je suis aussi de cet avis, mais à en juger par les discours que nous venons d'entendre, je crois que c'est aux honorables députés de l'opposition que s'adressent les critiques de l'honorable député de Westmoreland.

Je répète, qu'au lieu de combattre le Gouvernement les représentants des Provinces maritimes doivent le féliciter sur la manière dont il a entrepris de régler la question des chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse. Je n'ajouterai qu'un mot; je vois ici un mémoire qui concerne l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair). A l'entendre parler du magnifique port de Country-Harbour, on s'imaginerait que c'est tout récemment qu'il a découvert cette localité dans son comté. Je crois avoir entendu parler de ce port l'an dernier, mais je ne crois pas que mon honorable ami en ait jamais dit un mot avant le 21 septembre 1911. C'est probablement depuis cette date qu'il a découvert ce magnifique port et le mérite de la découverte en revient sans doute au Gouvernement actuel. Pour les raisons que je viens de donner et parce que je suis convaincu que le Gouvernement a fait de grands efforts et a adopté un moyen pratique pour assurer le développement de la Nouvelle-Ecosse, et vu ce qu'il a déjà fait et se propose de faire, je soumets à titre d'amendement la proposition suivante:

Que tous les mots après le mot "que" dans le projet de résolution soient retranchés et remplacés par les suivants:

Cette Chambre désire exprimer sa satisfaction pour l'initiative du Gouvernement qui a fait pénétrer le chemin de fer intercolonial dans des parties de la province de la Nouvelle-Ecosse qui étaient auparavant privées de communications par voie ferrée et aussi son approbation du grand projet actuellement en cours d'exécution, pour améliorer le port d'Halifax et en faire un des ports nationaux du Canada.

L'hon. FRANK COCHRANE (ministre des Chemins de fer): Je crois que l'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie) était sous une fausse impression quand il a commencé ses commentaires sur cette résolution. Le Gouvernement n'avait pas du tout l'intention de l'obliger à la discussion aujourd'hui. Je crois même que l'honorable ministre des Postes a dit "réservée", quand la résolution a été appelée et, comme elle relevait de mon département, je n'aurais eu aucune objection à la réserver pour un autre jour.

Quant au chemin dont il parle, je vois que le Gouvernement avait demandé en 1911

un crédit de $200,000 seulement pour commencer les travaux de construction entre Alva et Baddeck. Je ne crois pas me tromper en disant qu'après avoir reçu des soumissions, l'ex-ministre des Chemins de fer et le Gouvernement ont trouvé les prix demandés tellement élevés qu'ils décidèrent de ne pas concéder les travaux, comme ils l'avaient fait pour la partie du tracé entre Dartmouth et Deans. Je pourrais ajouter que ces 22 milles n'avaient pas été l'objet d'études préliminaires complètes ou suffisantes. Il doit certainement exister un meilleur tracé pour construire ce chemin de fer dans des conditions plus économiques.

Pour en donner un exemple, je dirai que sur ce parcours de 22 milles, il n'y a pas moins de six ponts dont le coût estimatif est de $394,959.50. La plus basse soumission pour ces 22 milles de chemin était de $1,500,000, soit une moyenne de $65,000 ou $66,000 par mille. Il y avait, comme on le voit, d'excellentes raisons pour justifier le Gouvernement d'hésiter à entreprendre la construction d'un chemin de fer dans ces conditions.

Je crois que l'ancien Gouvernement n'avait rien décidé concernant la construction de la ligne dont parle mon honorable ami parce que les études n'étaient pas complètes; je crois aussi que l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) et l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) ne s'entendent pas sur la question de savoir d'où la ligne devait partir et quel tracé devait être adopté. Nous avons recueilli beaucoup de renseignements concernant les deux tracés, mais je crois qu'il est de mon devoir de charger un homme compétent et versé dans les questions de trafic, de faire une inspection des deux tracés et je regrette de ne pas avoir encore eu le temps de faire cette nomination. L'ingénieur qui fait le tracé d'un chemin de fer n'a pas toujours qualité pour faire une juste estimation des ressources de cette partie du pays; il n'est pas toujours en état de dire si la construction d'un chemin de fer à cet endroit serait une entreprise avantageuse au point de vue commercial. L'étude de cette question doit être confiée à un expert en matières de trafic par chemin de fer.

Mes honorables collègues des deux côtés de la Chambre peuvent être convaincus qu'à titre de membre du Gouvernement, je serai toujours disposé à travailler au développement de toutes les parties du pays, en y établissant des communications par voie ferrée partout où la ligne sera raisonnablement possible.

Quant à la proposition de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), concernant la pose d'une double voie sur l'Intercolonial, je dois dire que pour mettre ce chemin en état de faire concurrence aux autres réseaux et pour en retirer tous les avantages qu'il est susceptible de donner, il faudrait dépenser des sommes considérables. Entre Truro et Sydney, par exemple, il y a beaucoup de trafic et je ne crois pas me tromper en disant que cette partie de la voie est dans un état tel, par suite de lourd trafic fourni par les produits métallurgiques de Sydney, qu'il n'est pas possible d'en continuer l'exploitation dans les conditions actuelles. Il faut renforcer les ponts; il faudra redresser la voie et diminuer les rampes. En dépensant une somme suffisante, on pourrait augmenter d'au moins 50 p. 100 le pouvoir de traction. Depuis nombre d'années, nous transportons à Montréal les produits des usinees métallurgiques de Sydney, à des prix excessivement bas, à des prix qui ne laissent aucun bénifice et je crois que nous serons obligés d'élever nos tarifs si nous voulons ne pas être en perte.

J'espère qu'à la prochaine session je serai en état de soumettre à mes collègues et à la Chambre une proposition tendant à mettre cette voie en état de lutter avantageusement avec les autres réseaux. Quant à la pose d'une double voie de Truro ou Saint-Jean jusqu'à Halifax, je ne serai que trop disposé à faire cette amélioration, dès que les besoins du trafic l'exigeront. Cette partie du pays est très développée à l'heure présente et il n'y a aucun doute que le besoin d'une voie double se fasse bientôt sentir. Je déclare sans hésitation qu'en ce qui concerne l'expansion des chemins de fer, non seulement dans la Nouvelle-Ecosse, mais dans tout le Canada, je serai toujours disposé à agir avec toute la célérité possible, dès que les études préliminaires seront faites et que nous possèderons les renseignements nécessaires.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Je désire dire quelques mots en réponse aux remarques que viennent de faire l'honorable député de Cap-Breton (M. McKenzie) et l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair).

Personne ne doute de l'importance de la question soulevée par mon honorable ami de Cap-Breton et ce n'est pas la première fois que la Chambre est appelée à la discuter. On se rappellera qu'il y a quelques années une motion sur la même question a été déposée et qu'après un assez long débat le gouvernement du jour avait décidé qu'au lieu de s'en rapporter à l'initiative privée pour l'extension des voies ferrées dans la Nouvelle-Ecosse, il était préférable de prolonger graduellement l'Intercolonial dans les comtés encore privés de communications par chemin de fer.

En arrivant aux affaires, le Gouvernement actuel s'est parfaitement rendu compte de l'importance d'une telle politique. Nous nous sommes trouvés tout d'a-

bord en présence de deux propositions concernant le comté de Cap-Breton et les comtés de Pictou et Guysborough. J'ai déjà eu l'occasion de faire observer à mes honorables amis de la gauche qu'il n'est pas possible de tout entreprendre à la fois et j'ajouterai qu'il n'est pas possible, non plus, de mettre ces projets à exécution avant de les avoir bien étudiés.

Comme l'a expliqué le ministre des Chemins de fer il y avait, entre autres choses, divergence d'opinion quant au meilleur tracé à choisir, surtout dans le comté de Guysborough. Le ministre des Chemins de fer ne s'est pas cru suffisamment renseigné pour prendre une décision et la question a été remise à plus tard. Des études et des enquêtes ont été faites dans le cours de l'été, mais le ministre a dû s'absenter pendant une partie de la vacance pour aller faire une inspection personnelle du chemin de fer projeté de la baie d'Hudson. Pour cette raison et plusieurs autres la question du prolongement de l'Intercolonial dans les comtés de Pictou, de Guysborough et de Victoria n'a pas reçu toute l'attention que le Gouvernement aurait désiré lui donner.

Je partage entièrement la manière de voir de l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) quant à l'importance de l'industrie de la pêche dans la Nouvelle-Ecosse et aux possibilités de développer cette industrie. Ses remarques font voir qu'il a fait une étude sérieuse de la question.

Il y a beaucoup de bon dans l'idée qu'on a exprimée en disant qu'on peut étendre le marché du poisson frais de la Nouvelle-Ecosse au delà des limites dans lesquelles on l'a tenu jusqu'à ce jour. Mon honorable ami de Guysborough a même parlé d'étendre ce marché dans l'Ouest aussi loin que Toronto, et il me semble que l'honorable député ne s'est pas montré par trop extravagant sous ce rapport.

M. SINCLAIR: Je n'entendrais pas dire que nulle quantité du poisson frais de la Nouvelle-Ecosse ne prenait la route de marché de Toronto à l'heure qu'il est; on expédie sur le marché de cette ville une quantité considérable de ce poisson, mais non pas celle encore plus considérable qu'on devrait y diriger.

M. BORDEN: J'ignorais qu'on expédiât une quantité considérable de poisson frais de la Nouvelle-Ecosse au marché de Toronto. Comme mon honorable ami de Guysborough, je me suis grandement interressé à cette question, bien que je n'aie peut-être pas donné à l'étude de ce problème toute l'attention qu'y a apportée l'honorable député; cependant, des gens qui demeurent à Montréal et à Toronto et qui connaissent à fond les détails de ce commerce, m'informent qu'un des grands facteurs qui nous permettront d'accaparer une partie considérable du marché de ces grandes villes, est l'absolue nécessité qu'il y a pour nous d'indiquer la quantité réelle de poisson que nous pouvons diriger sur ces marchés chaque jour. Je comprends parfaitement à cet égard qu'il importe au plus haut point, certes, que nos pêcheurs jouissent des avantages de communications faciles par chemins de fer. Tout d'abord, il faudrait établir des centres de pêche sur le littoral, lesquels, en temps ordinaire, excepté sous des conditions climatoriques impossibles, fourniraient une quantité arrêtée de poisson qu'on pourrait expédier à l'intérieur, parce que les marchands des grandes villes comme Montréal et Toronto doivent approvisionner leurs clients; ils ne concluront de traités avec ceux qui se livrent à cette industrie à la Nouvelle-Ecosse ou ailleurs, que s'ils sont certains que ces conventions seront exécutées et que leurs commandes seront remplies.

Je crois que l'invention encore toute récente du navire à essence et que le grand emploi qu'on fait de ces bateaux le long du littoral de la Nouvelle-Ecosse, joint à un développement suffisant des facilités de transport par chemin de fer dans le cas de cette province, suivi de l'établissement d'un meilleur service par l'Intercolonial, seront de nature à donner plus d'essor à l'industrie des pêcheries de la province de la Nouvelle-Ecosse et en second lieu, à l'extension de nos marchés encore plus loin vers l'ouest que Toronto. Mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) qui connaît parfaitement l'état de choses qui existe dans le cas qui nous occupe, sait que le poisson pris dans les eaux qui bordent le littoral du Pacifique est transporté en transit par tout le Canada, en très grandes quantités, certes, aux Etats-Unis, à Boston principalement, et peut-être aussi à New-York. On dit qu'une partie de ce poisson ainsi consigné au marché de New-York ou à celui de Boston, revient sur les marchés des grandes villes du Canada pour y être offerte en vente à la population de ces grands centres. Si tout cela est vrai et j'ai toute raison de croire, d'après les renseignements que je possède, que les faits sont exacts—je me demande s'il peut exister une raison quelconque qui empêche la Nouvelle-Ecosse, avec tous les avantages qu'on lui offre, de développer son industrie de la pêche, d'approvisionner de poisson, non seulement les marchés de Montréal et de Toronto, mais encore les marchés de Winnipeg et des villes des provinces des prairies dont les progrès s'accusent d'une façon si accentuée, de jour en jour. Pourquoi n'en serait-il pas ainsi? je le demande.

J'aimerais à donner à mon honorable ami de Guysborough l'assurance qu'en ce qui me concerne et qu'autant que mes efforts pourront servir cette fin, je serai toujours prêt à travailler de concert avec lui et avec d'autres honorables membres

de cette Chambre, à quelque parti qu'ils appartiennent, à établir un état de choses qui nous permettra d'atteindre ce but. Nous avons peut-être dans les Provinces maritimes, comme dans celle de Québec, une occasion aussi favorable de développer l'industrie de la pêche qu'il peut s'en présenter partout ailleurs.

Si l'esprit d'entreprise de nos voisins du Sud leur a permis de se livrer à l'industrie de la pêche le long du littoral du Pacifique, et cela, sur une très vaste échelle, au point qu'ils peuvent approvisionner de poisson, non seulement les grandes villes des Etats-Unis, mais encore celles du Canada, ne serons-nous pas accusés de manquer d'esprit d'entreprise, si nous ne donnons pas au développement des pêcheries des provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard et de Québec toute l'aide possible et tous les avantages raisonnables? En vérité, je suis très heureux que mon honorable ami ait soulevé à nouveau cette question en cette enceinte. Vu qu'on a employé le terme "défaveur" au cours de ce débat, j'aimerais assurer à mon honorable ami de Guysbodough, ainsi que l'honorable député qui a traité cette question, que le Gouvernement n'a, certes, pas l'intention ni le désir de traiter la population de la Nouvelle-Ecosse, non plus que celle d'aucune autre partie du Canada de façon différente lorsqu'il s'agit du développement de nos chemins de fer. Je leur demande de se rappeler qu'on ne peut tout accomplir au cours d'une seule année; que cette question fait présentement l'objet de l'étude du Gouvernement et qu'en outre du prolongement de l'Intercolonial dans ces parties de la Nouvelle-Ecosse qui n'ont pas joui jusqu'à présent des avantages qu'offre une voie ferrée, il est d'autres questions que le Gouvernement ne doit pas perdre de vue.

Mon honorable ami de Cumberland a parlé des améliorations qu'il faudrait poursuivre au port d'Halifax et cela, le plus tôt possible. Bien que, dans un sens, cela concerne le port et le havre d'Halifax spécialement, je suis convaincu, toutefois, que mes honorables amis qui représentent la Nouvelle-Ecosse en cette Chambre se rappelleront tous qu'il importe grandement, non seulement à la ville d'Halifax, non seulement à la province de la Nouvelle-Ecosse, mais encore au Dominion tout entier, que ce port, l'un des plus considérables du Canada, soit agrandi et outillé de façon à pouvoir rivaliser avec aucun autre port du continent américain aux fins du transport du commerce. Il va sans dire que l'exécution de ces travaux importants entraînera une dépense considérable d'argent.

Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux a aussi traité une question qui intéresse vivement la population de la Nouvelle-Ecosse et, plus spécialement, celles des comtés du Cap-Breton et de l'est de cette province, je veux parler de l'amélioration de la plate-forme de la voie de l'Intercolonial, des pentes et des courbes de ce chemin de fer à l'est de Truro, de façon à ce qu'on puisse transporter le trafic sur cette partie de la ligne à un tarif aussi peu élevé que l'est celui réclamé dans le cas d'aucun autre chemin de fer du contient américain. C'est une question que l'honorable ministre des Chemins de fer a déjà étudiée; il s'agit ici d'un projet dont l'exécution sourit au Gouvernement. Nous possédons une part d'actif superbe dans l'Intercolonial, bien que, jusqu'à présent, en tant que l'intérêt rapporté sur notre mise de fonds se trouve concerné, cette voie ferrée ne nous ait pas rapporté des bénéfices directs. Toutefois, l'exploitation de l'Intercolonial a servi une grande fin, celle de relier les unes aux autres les différentes provinces du Canada qui, lorsque fut conçue l'idée de la Confédération, étaient privées d'un bien de cette nature. J'espère que l'Intercolonial va se développer sous la direction de mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, au point qu'il remplira, même mieux qu'il ne l'a fait dans le passé, la haute mission à laquelle le destinaient les Pères de la Confédération.

(Sur proposition de M. Macdonald, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Copie de tous télégrammes, correspondance et lettres en ce qui concerne l'emploi de percepteurs de billets sur le chemin de fer intercolonial entre Truro et Sydney; aussi copie de toutes les représentations, plaintes, lettres, reçues à l'encontre de la nomination de tels employés.—M. Macdonald.

Copie de tous arrêtés du conseil et de toute correspondance ayant pour objet de faciliter davantage les moyens de recueillir des données pour le commerce du pays par l'intermédiaire du service consulaire britannique.—M. Ames.

Etat indiquant: 1. Les personnes de qui des propriétés ont été achetées, ou les propriétés sur lesquelles une option d'achat a été obtenue pour le compte du ministère des Chemins de fer et des Canaux pour les fins du projet d'amélioration du terminus de l'Intercolonial à Halifax (N.-E.).

2. La quantité et la nature des propritéés achetées.

3. Le montant du prix d'achat ou le montant à payer si on veut se servir du droit d'option prise sur lesdites propriétés.—M. Maclean (Halifax).

Copie de toute correspondance, lettres et télégrammes échangés entre le ministre de la Marine et des Pêcheries ou quelque officier de son département et J. A. Gillies, C.R., Sydney, concernant l'acquisition de John B. Nicholson d'un emplacement pour une homarderie à Snidloff-Lake, comté de Richmond (N.-E.); aussi, copie de tous comptes, frais

et pièces justificatives reçues dudit J. A. Gillies pour services rendus, et un état des paiements faits audit J. A. Gillies pour cette transaction.—M. Kyte.

Copie de toutes lettres, télégrammes et autres papiers et documents antérieurs à la démission du lieutenant-colonel F. Moore, 20e régiment des carabiniers de Halton, et aussi copie de sa lettre de démission et la réponse à icelle.—M. Macdonald.

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt de ces documents.

(La séance est levée à six heures du soir.)

INDEX

DEUXIÈME SESSION — DOUZIÈME PARLEMENT

PREMIÈRE PARTIE — NOMS

ACHIM (Honoré) *Labelle.*

QUESTIONS.

Simard, Arthur—3223.

AIKINS (James-Albert-Manning) *Brandon.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 1194.
Hôtel de la Monnaie, 8918.
Loi des Banques, 10384, 10656.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7701.
Règlement de la Chambre, 6553.

Discussion des articles :

Alberta Inter-Urban Railway Co., 8828.
Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11061.
Canada Hail Insurance Company, 3897.
Loi des Grains, 8929.
Transcontinental national, 11452, 11545.

INCIDENTS.

Décision, 6011.

PROJETS DE LOI.

Alberta Inter-Urban Railway Co.—1ère lecture, 6936—2e lecture, 7088—3e lecture et adoption, 8828.
British North Western Mortgage Company, 1ère lecture, 1996; 2e lecture, 2204; 3e lecture, 4111.
Canada Hail Insurance Company, 1ère lecture, 1778; 2e lecture, 2204; discussion du bill et rapport, 3897; 3e lecture, 4455.
Canadian Premier Fire Insurance Company, 1ère lecture, 6248; 2e lecture, 6399.
Canadian Provident Fire Insurance Company; discussion des articles, 9359; rapport; 3e lecture et adoption, 9363.
Canadian Western Railway Co., 1ère lecture, 2795; 2e lecture, 3184; discussion en comité, 4550 ; 3e lecture, 6399.
Loi des Banques, 1ère lecture, 85.
Loi des Terres fédérales, dépôt, 1996, 1ère lecture, 1997.

SCRUTIN.

Décision comme président du comité général, 6066.

ALGUIRE (Duncan-Orestes) *Stormont.*

PROJETS DE LOI.

Glengary & Stormont Railway Company, 1ère lecture, 10103 ; 2e lecture, 10407 ; Discussion des articles—3e lecture et adoption, 11058.

AMES (Herbert-Brown) *Montréal, Saint-Antoine.*

DÉBATS.

Budget général, 10745, 10868 et suiv.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 7561.
Comité des banques et du commerce, 9107.
Forces navales de l'empire, 1320.
Loi des Banques, 10576.
Service consulaire britannique, 2058.

Discussion des articles:

Canadian Explosives, Limited, 2960.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Dominion Trust Co., 3521.
Forces navales de l'empire, 9745.
Middlesex Trust Company, 9357.
Ordre indépendant des Forestiers, 7559.
Pacific and Eastern Mortgage Co., 9358.
Real Estate Loan Company of Canada, 9357.
Transcontinental national, 11420, 11457.

DOCUMENTS.

Copies de demandes faites par J. W. Boyle et autres pour location de pouvoirs hydrauliques au Yukon, 11909.

MOTIONS.

Comité des banques et du commerce, 6450; adoptée, 6244; adoptée, 6770; 9107; réservée, 9108.

PROJETS DE LOI.

Canadian Explosives Limited, 1ère lecture, 288; disc. reprise en comité général, 2645; renvoi, 2770; reprise de la discussion, 2960; 3e lecture, 3034.
Modifiant la loi des chemins de fer, 1ère lecture, 10103.
Trust Company, retrait du bill, 3275.

ARMSTRONG (J.-A.—Macdonald) *York-Nord.*

DÉBATS.

Forces navales de l'Empire, 3742.

ARMSTRONG (Joseph-E.) *Lambton-Est.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8440.
Banque et commerce de banque, 11931.
Colis postaux, 1557.
Loi des Juges, 11974.
Service télégraphique impérial, 9279-9290.

Discussion des articles:

Colis postaux, 12172.
Encouragement à l'agriculture, 8347.
Service télégraphique impérial, 12002.

PROJETS DE LOI.

Calgary-Edmonton-Fort McMurray, Cie du chemin de fer, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3522.

ARTHURS (James) *Parry Sound.*

DÉBATS.

Canal de la baie Georgienne, 2723.
Loi des Banques, 10426.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8835.

Discussion des subsides:

Douanes—Appointements et dépenses casuelles, 8958.
Fermes expérimentales, 10565.

INCIDENTS.

Courrier entre Powassen et Nipissing, 11750.

QUESTIONS.

Province de Québec, édifices publics, 1184.

BAKER (George-Harold) *Brome.*

PROJETS DE LOI.

Banque immobilière, 1ère lect., 1585; 2e lect., 2203.
Cie du chemin de fer de la rive du lac Huron, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204.
Guarantee Company of North America, 1ère lect., 967; 2e lect., 1481; 3e lect. et adoption, 3511-2.
Pointe-aux-Trembles Railway Co., 1ère lect., 10985; 2e lect., 11336; disc. en comité; 3e lect., et adoption, 11721.

BALL (R.-J.) *Grey-Sud.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 200.

BARKER (Samuel) *Hamilton-Est.*

DÉBATS.

Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6873.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3995.

BARKER (Samuel)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canada Permanent Trust Company, 2678, 2682.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3088.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11333.
Intercolonial Trust & Investment Company, 4110.
Ordre indépendant des Forestiers, 7558.

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens—Amendement, 3996; adoptée, 4007.
Cie de navigation Richelieu-Ontario—Amendement, 3088.

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer électrique Brantford-Hamilton, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect., 8829.
Constitution en corporation des compagnies de chemins de fer, 1ère lect., 8351.
Delvigne, Maurice, brevet de, 1ère lect., 10351; 2e lect., 10434; disc. en comité, 11332; 3e lect. et adoption, 11335.

BARNARD (George-Henry) *Victoria. C.A.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 160.
McNeil, Lauchlin, 864.
Réserve indienne de Kitsilano, 8732.

Discussion des articles:

Canadian Explosives, Limited, 2972.

PROJETS DE LOI.

Intercolonial Trust and Investment Co., 1ère lect., 1438; 2e lect., 1778, 4011; Rapport, 4012; 3e lecture et adoption, 4109, 4110.

BARNARD (George-Henry) *Victoria, C.-A.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Port Nelson Company, 7398.

PROJETS DE LOI.

Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect. et adoption, 8826.
Huron et Erie Loan & Savings Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; discussion, 2666; 3e lect., 2686.
Middlesex Trust Company, 1ère lect., 6248.; 2e lect., 6546.
Port Nelson Company, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3184; réservé, 7087; reprise de la discussion, 7398; 3e lect., 7554.

BELAND (Hon. Henri-Sévérin) *Beauce.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6110; 6230 et suiv.
Classement du personnel des Communes, 12304 et suiv.
Colis postaux, 1570 et suiv.

BELAND (Hon. Henri-Sévérin)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Commissaires du port de Québec, 8273.
Forces navales de l'empire, 2602, 2618.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6890.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9125.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8052.
Traité anglo-japonais, 7367.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8761.
Forces navales de l'empire, 4775, 4964, 5617.
Ordre indépendant des Forestiers, 7557.
Question de règlement, 5168.

Discussion des subsides:

Commission de conservation, 6668.
Industrie et commerce—Subsides, 6931.
Législation—Impressions, etc., 6933.
Travaux publics—Appointements, 11396.
Trois-Rivières—Bâtiment civil neuf, 11519.

DOCUMENTS.

Cloutier, J.-V., 9494.
Levesque, Elzéar, 10436.
Migneault, de Sept-Iles, 10436.

INCIDENTS.

Compte rendu officiel des débats, 8704.
Examens des marins, 2166.
Forces navales de l'empire, 4930.
Gand, exposition de—10125.
Interprétation du règlement de clôture, 9861 et suiv.
Observations sur un fait personnel, 6245.

INTERPELLATIONS.

Examen de la vue des pilotes, 6701.
Taux spéciaux sur l'Intercolonial, 10354.

MOTIONS

Motion d'ajournement, 8064—Retirée, 8078.

QUESTIONS.

Achat d'un terrain à Saint-Gabriel de Brandon, 2226.
Alexander, Alexander, 1034.
Bernier, L.-N., 647.
Cadenas pour sacs du courrier, 7428.
Canal de Panama, 612.
Circulation monétaire, 8596.
Commerce des Antilles, 612.
Cuirassé de la Nouvelle-Zélande, 4563.
Directeurs des postes dans Dorchester, 3529.
Farley, Mme Paul, 1790.
Fenians, invasion des—9870.
Gardien de phare aux Sept-Iles, 9489.
Gratifications aux vétérans, 612.
Jacob, Ernest, 646.
Lanoraie, destitutions à, 2004.
Migneault, de Sept-Iles, 10124.
Monnaies canadiennes, 8700.
Plante, Philibert, 646.
Quai de Berthierville, 2435.
Quai de Lanoraie, 2692.
Recrutement des immigrants, 611.
Roberge, Jean, 1539.
Rouleau, Théophile, fils de vétéran, pour octroi, 2687.
Saisie douanière à Notre-Dame des Bois, 631.

BELAND (Hon. Henri-Sévérin)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Transports postaux dans le comté de Dorchester, 631.

BELLEMARE (A.) *Maskinongé.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 587.
Forces navales de l'empire, 4349.

BENNETT (Richard-Bedford) *Calgary.*

DÉBATS.

Ajournement du comité général, 6101.
Améliorations des grandes routes. Amendements du Sénat, 12350.
Banque et commerce de banque, 11920.
Forces navales de l'empire, 4068, 4111.
Loi des Banques, 10413, 10658.
Loi des Juges, 11966.
Motion blâmant monsieur l'Orateur suppléant, 10064.
Primes à la fabrication du plomb, 10471.
Subventions au Canadian Northern, 12075, 12116 12121.
Taux de transport dans l'Ouest, 9221, 9228.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3963.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4505, 4511.
Cie d'assurance contre le feu North Empire, 4553.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3053.
Power, Lenore—Faire droit à, 12086.

Discussion des subsides :

Fermes expérimentales, 10556 et suiv.

INCIDENTS.

Forces navales de l'empire, 4930.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6629.

INTERPELLATIONS.

Bill naval, 9178.
Tarif douanier, 6639.

PROJETS DE LOI.

Froste, William, pour faire droit à—1ère lect., 6247 ; 2e lect., 6399 ; 3e lect., 6936.
Wetaskiwin, Yellowhead and Revelstoke Railway Co., 1ère lect., 1438 ; 2e lect., 1740 ; 3e lect., 2617.

BENNETT (William-H.) *Simcoe-Est.*

DÉBATS.

Budget général, 10870.
Subventions au Nord-Canalien, 12114.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9331.
Taux de transport dans l'ouest, 9197.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 9801.
Galerie nationale du Canada, 9259.
Power, Lenore—Faire droit à—12085.

Discussion des subsides :

Améliorations au chenal des îles Pique-Nique, 11827.
Canal de la vallée de la Trent, 11585.
Rivière-aux-Français, amélioration du chenal, 11469.

BENNETT (William-H.)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Barnett, Otto R., 1ère lect., 10985.
Cie du chemin de fer Central, 1ère lect. et retrait, 11899.
Cie du chemin de fer Central du Canada, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2219.
Dominion North-Western Railway Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adoption, 3508.

QUESTIONS.

Industry, dragueur, 622.

BICKERDIKE (Robert) *Montréal, Saint-Laurent.*

DÉBATS.

Convention commerciale avec les Antilles, 915.

QUESTIONS.

Embargo sur le bétail canadien, 629.

BLAIN (Richard) *Peel.*

DÉBATS.

Encouragement de l'agriculture, 8309.
Grève sur le C. P. R., 2031.
Loi relative aux épizooties, 9890.
Règlement de la Chambre, 6565.
Service des phares et des côtes, 6414.
Tarifs des messageries, 3537.
Taux de transport dans l'Ouest, 9211.

INCIDENTS.

Appel au règlement, 6188.
Immigration canadienne aux Etats-Unis, 11890.

QUESTIONS.

Recensement d'habitants nés canadiens et nés anglais, 3523.

BLONDIN (Pierre-Edouard) *Champlain.*

DÉCISIONS.

Forces navales de l'empire, 4617.
Interprétation du règlement de clôture, 9863.

INCIDENTS.

Explication d'un point d'ordre, 4984.

BOIVIN (Georges-Henri) *Shefford.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 1649.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7825.
Motion blâmant monsieur l'Orateur suppléant, 10015 et suiv.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5155, 5169, 9618.

Discussion des subsides:

Canal de la vallée de la Trent, 11585.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Dragage—Ontario et Québec, 11837.
Ministère des Postes—Traitements, etc., 11593.
Pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.

BOIVIN (Georges-Henri)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Miner, M., 8988.
Nominations dans comté de Brome, 8988.

INCIDENTS.

Bedford, inspecteur des denrées alimentaires dans le district de, 12464.
Distribution les livres bleus, 11867, 11872.
Inspecteurs alimentaires de Québec, 11866.
Interprétation du règlement de clôture, 9854.
Parler français dans la Chambre, 11859.
Receveur de la poste à Granby, 11603.
Révocation de M. Masse, de Roxton-Falls, 12448.
Service de l'inspection des denrées, 12465.

INTERPELLATIONS.

Gilbert, M., d'Arthabaska, nomination de, 11862.
Masse, M.-J., directeur du bureau de poste à Roxton-Falls, 11605.
Van Antwerp, M., salaire de, 11865.

BORDEN (Très Hon. Robert-Laird), *Halifax.*

COMMUNICATIONS.

Commission d'économie interne, 5.
Emigration japonaise, 7769.

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6302.
Achat et vente de mouton, 662.
Adresse à S. A. Royale sur le discours du trône, 43.
Ajournement du comité, 6228.
Amélioration des grandes routes, 8422, 9096.
Amélioration des grandes routes. Amendements du Sénat, 12331 et suiv.
Application de la question préalable, 7635.
Baldwin, Eugène O., 8261.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire 12494 et suiv.
Cadenas de sacs à dépêches, 7143.
Canal de Panama, 984.
Chemins de fer de l'Etat—Amendement du Sénat, 12378 et suiv.
Classement du personnel des Communes. Service du Hansard. Section de la traduction, 12304 et suiv.
Comité des banques et du commerce, 9108.
Commandes de l'Amirauté au Canada, 970.
Contamination des eaux navigables, 12006.
Convention commerciale avec les Antilles, 9024.
Demande de documents, 4419.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Destitutions à Descouse. Affaire Landry, 4067.
Discours sur l'adresse. Amendement Mondou, 589.
Ecoles des Territoires du N.-O., 6824.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2054.
Forces navales de l'empire, 1039, 4395.
Forces navales de l'empire.—Demande de fixer date pour clore débat, 7438, 7452.
Forces navales de l'empire—Amendement German, 10236—Scrutin, 10246.
Forces navales de l'empire, 10268, 10276, 10311.
Gendarmerie du N.-O., 903.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Grève sur le C. P. R., 2027.
Intercolonial—Bureau administratif—Point d'ordre, 7086.
Interprétation du règlement de clôture, 9849 et suiv.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9119.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8795.
Loi des Banques, 2364, 2372.
Loi des Grains, 9386, 9394.
Loi uniforme de naturalisation, 2466.
Miller, R. C., 3766, 3780.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7608.
Modification de la règle 17 de la Chambre.—Motion d'ajournement Kay, 8475.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10046 et suiv.
Motion d'ajournement Béland, 8070.
Motion Oliver, *re* Arthur Donaldson, 8032.
Niveau de l'eau dans le Saint-Laurent, 6722, 6732.
Obligations du G.-T.-P., 1615.
Présidence du comité, 6211.
Prêt au G.-T.-P.—Amendement Oliver, 12216.
Règlement de la Chambre, 6360 et suiv., 6509, 6592.
Remise de droits sur rails d'acier, 7071.
Renvoi de la disc. *re* forces navales, 6239 et suiv.
Réserve indienne de Kitsilano, 8716, 11144.
Retards dans le dépôt des documents, 3287.
Révocations à Descouse et à Arichat, 936.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8043.
Scott, Robert F., 3563.
Séances du matin, 8990.
Subventions au Nord-Canadien, 12087.
Subventions au Nord-Canadien—Motion Oliver, 12134.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9354.
Traité anglo-japonais, 7160, 7260, 7272.
Traité anglo-japonais, 3e lect., et amendement Oliver, 7360.
Traité anglo-japonais, amendement Pugsley, 7413.
Travaux de la Chambre, 2343.
Travaux de la Chambre—Motion d'ordre, 3283.

Discussion des articles :

Association des comptables du Canada, 4106, 4109.
Brevet de George-Frederick Bishoprick, 2644.
Brevets de F. J. Newman et autres, 3901, 4456.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8371.
Canadian Explosives, Limited, 2649.
Canal de la baie Georgienne, 2663.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 2643, 2777, 3078.
Cie électrique de Hull, 3122.
Classement du personnel des Communes, 12302 et suiv.
Commission du port de New-Westminster, 2644.
Convention commerciale avec les Antilles, 2179.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6842.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Forces navales de l'empire, 4473, 4579, 4601, 4619, 4628, 4630, 5329, 5380, 5445, 5638, 9461, 9501.
Forces navales de l'empire. Réponse à amendement Laurier de l'article 2, 4630.
Forces navales de l'empire—Amendement German, art. 3, 9584 et suiv.
Forces navales de l'empire, art 4, 9618 et suiv., 9680.
Imperial Underwriters' Ass'n, 4560.
Loi des Falsifications, 11987.
Loi des Grains, 8929.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8921.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12206.
Subventions au Canadian Northern, 12191.
Subventions au Canadian Northern, amendement German, 12199.
Subventions au Canadian Northern, amendement Graham, 12198.
Subventions au Canadian Northern, amendement Macdonald, 12194.
Subventions au Temiskaming and Northern Ontario, 12246.
Transcontinental national, 3457.
Western Canada Mortgage Corporation, 2676.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 6956, 6994.
Commission de conservation, 6658.
Commission du Service Civil, 6671.
Département des Affaires extérieures, 3463.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8954.
Gouvernement civil.—Fonctionnaires de la Commission de conservation.—Appointements, 6923.
Haut commissaire à Londres, 3462, 6654.
Marine et Pêcheries.—Dépenses casuelles, 12407 et suiv.
Rapport Schreiber, 6657.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 3462, 6608, 6612, 6676.
Sous-ministre de la Justice.—Augm. du trait. du, 12385 et suiv.

DOCUMENTS.

Commission de conservation, 6923.
Communication de l'Association Canadienne du Centenaire de la Paix, 12293.
Construction de navires de guerre à Montréal, 4418.
Correspondance entre le gouvernement et le consul impérial du Japon à Ottawa, 7168.
Nouvelle gare maritime à Halifax.—Rapport, 6995.

INCIDENTS.

Affaire Coderre, 5808.
Ajournement à minuit le 8 mars, 5314.
Ajournement avant minuit, 3660.
Banque Internationale du Canada, 2289.
Brown, James-P., représetnant de Chateauguay, décès de, 11790.
Budget en français, 6607.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 2251.
Colonel White, 6612.
Comité de la défense impériale, 7946.
Compte rendu officiel des débats, 8704.
Conditions financières faites à la Colombie-Anglaise, 7152.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Correspondance relative au comité de la défense impériale, 1693.
Demandes de documents, 1401.
Discussion des subsides, 5 item rayés, 7088.
Disette de foin dans la Nouvelle-Ecosse, 3134.
Explications sur un fait personnel, 6466.
Farmers' Bank, 12520.
Immigrants, protection des, 12522.
Immigrants russes, 10831.
Impression des réponses aux questions, 3221.
Liste des fonctionnaires destitués, 2348.
Matériel de réparation, etc., des navires, 1439.
Mort de Sir Richard Scott, 8697.
Mort du Feld-Maréchal Vicomte Wolseley, 6937.
Pâte de bois et tarif douanier des Etats-Unis, 12491 et suiv.
Point l'ordre, 4983.
Quebec Railway, Light, Heat & Power Co., 2244.
Représentation parlementaire, 7151.
Révocation de Martin Lanigan, 7853.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 7857, 10355.
Scott, famille du capitaine, 10125.
Smith, Lyman, 7097.
Traité avec le Japon, 6620.
Traitement du Dr Friedman contre la tuberculose, 4305.
Travaux de la Chambre, 10712.
Vacances de Noël, 1193.

INTERPELLATIONS.

Bill naval, 9179.
Commission des eaux internationales, 4500.
Compte rendu des débats, 5317.
Conférence Impériale de 1911, 7851.
Convention commerciale avec les Antilles—Service de steamers, 2913.
Demande de graines de semence, 4415.
Destitution de Martin Lanigan, 12150.
Expédition polaire le Stefansson, 4302.
Gendarme tué dans l'accomplissement de son service, 6825.
Immigrants russes à Moosejaw, 11269.
Inondations désastreuses aux Etats-Unis, 6827.
Lanigan, Martin, renvoi de, 6940.
Nomination d'un solliciteur-général, 2731.
Organisation de la milice canadienne, 5324.
Propriété des ressources naturelles des provinces, 7152.
Quai de Sackville, N.-B., 6703.
Question de privilège Gauthier, 5319.
Réclamations de la Colombie-Anglaise, 6939.
Remise des droits à l'Algoma Steel Co., 5317.
Subventions aux chemins de fer, 11791.
Thompkins, Patrick, 11863.
Traités de réciprocité commerciale, 2349.
Travaux de la Chambre, 11655.
Travaux le la Chambre, documents, 3226.
Vétérans de l'invasion des Fenians, 6620.

MESSAGES.

Communication d'un message de S. A. Royale, 808.

MOTIONS.

Addition au comité des bills d'intérêt privé, adoptée, 3220.
Ajournement pour l'Ascension, adoptée, 8988.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

MOTIONS—*Suite.*

Bibliothèque du Parlement, 485.
Comité de l'Agriculture, Hon. M. Roche comme membre, 652.
Comité des bills privés, modification, adoptée, 3532.
Comités permanents de la Chambre, adoptée, 378.
Décès de J. Haggart, 462.
Dépôt d'un bill relatif aux archives publiques, 11789, adoptée, 11790.
Discussion générale en 2e lecture du projet de loi Bradbury *re* pollution des eaux navigables, 8851, adoptée, 8884.
Forces navales de l'empire, 2e lecture, 3566.
Impressions du Parlement, 485.
Mercredi des cendres, ajournement, adoptée, 2731.
Miller, R.-C., 3768.
Nominations dans le personnel de la Chambre des communes, adoptée, 7149.
Pollution des eaux navigables, comité modifié, adoptée, 9300.
Prorogation du délai au sujet des bills d'intérêt privé, 1179.
Restaurant de la Chambre, 485.
Roche (Hon.) au lieu de Rogers (Hon.) au comité de l'Agriculture, adoptée, 652.
Séances du matin, en suspens, 8988.
Séances du matin, 9495.
Suite de la discussion des subsides, 8242.
Traité anglo-japonais, 2e lect., 7160; 3e lect., 7350.
Traitements des fonctionnaires de la Chambre, adoptée, 7835.
Travaux de la Chambre, 2343, modifiée et adoptée 2347, 3282; ordre, 3286.
Vacances de Noël, adoptée, 1294.
Vacances de Pâques, adoptée, 6245.

PROJETS DE LOI.

Archives.—Département distinct, 11790.
Archives publiques—Dépôt et 1ère lect., 11789.
Forces navales de l'empire; dépôt, 687; 1ère lect., 707; dic., 687; 2e lect., reprise des débats, 3566; reprise des débats, 3670; motion Borden pour 2e lect., et amendement Turriff, reprise de la discussion, 3864; motion en 2e lecture: reprise des débats, 3906; reprise de la discussion, 2e lect., 4020; reprise de la discussion, 2e lect., 4068, 4111, 4199; motion pour 2e lect., reprise de la discussion, 4305; sous-amendement Guilbault rejeté, 4409; amendement Turriff rejeté, 4411; 2e lecture adoptée, 4412; discussion en comité général, 4420; discussion reprise, 4457; rapport du bill, 4498; suite de la discussion, 4577; reprise de discussion, 4577; séance continue, 4616; reprise de la discussion en comité, 5325, 7437; amendement Guthrie; amendement Guthrie, reprise de la discussion, 7508, 7562, 9399, 9813.
Forces navales de l'empire; disc. incidente, 9977 et suiv.; 3e lect., 10349, adoption, 10350.
Loi de conservation; 1ère lect., 9977; modification par le Sénat; adoption, 11789.
Manufacture d'articles d'or et d'argent; 1ère lect., 3275.
Royal gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, dépôt, 732; 1ère lect., 732; 3e lect., 1695.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Traité anglo-japonais, dépôt et 1ère lect., 6701; discussion en comité, 7250; motion de 3e lect., 7350 ; reprise de la discussion, 7400 ; amendement Pugsley rejeté, 7413 ; 3e lect. et adoption, 7417.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à Son Altesse Royale, 5891.
Approbation du traité anglo-japonais, résolution adoptée, 6700.
Caisse de prévoyance des réseaux de l'Etat (dépôt), 721.
Classement du personnel des Communes, 1ère et 2e lect., et adoption, 12320.
Commission de conservation, 9177 ; discussion, 9976.
Forces navales de l'empire, dépôt, 810; comité, 930, 1039; discussion reprise,, 1120, 1194, 1320, 1401, 1482, 1620, 1740, 2618, 2732, 2803, 2313, 2974, 3140, 3184, 3289; résolution adoptée, 3365.
Loi des chemins de fer; débats, 9973 et suiv.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7607; motion, reprise de la discussion, 7688, 7771, 7859, 7981, 8044, 8462, 8609; vote et texte de la motion modifiant la règle 17 de la Chambre, 8694.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest; dépôt, 722; 1ère et 2e lect. et adoption, 732.
Sénateurs supplémentaires: dépôt, 902.

QUESTIONS.

Arsenal d'Halifax, 1593.
Canal de Panama, 612.
Centenaire de la Paix, 12293.
Chemin de fer de halage de Sorel, 592.
Choix des membres canadiens-français du Cabinet, 593.
Commission des services publics, 813.
Cuirassé de la Nouvelle-Zélande, 4563.
Demande de documents, 7250.
Démission de M. Monk, 601.
Département des Mines, 2227.
Distribution des faveurs ministérielles dans Bonaventure, 3525.
District fédéral d'Ottawa, 2237.
Enquête sur le service de la rédaction des lois, 2796.
Expédition des marchandises par le G.-T.-P., 1183.
Favoritisme politique, 2004.
Immigration des Orientaux, 1188.
Indemnité du chef de l'Opposition, 8596.
Inspection de homesteads à Prince-Albert, 8598.
Liste des journaux favorisés, 8355.
Loi des grains du Canada, 2350.
Long-Sault, permis de barrage du, 1189.
Messagers de la Chambre des communes, 2221.
Milice canadienne, 4569.
Mortimer Printing & Lithographing Co., 6617.
Paiements au ministre de la Justice, 8358.
Politique navale du gouvernement, 607.
Port d'expédition pour le G.-T.-P., 816.
Poste de solliciteur général, 629.
Procédures contre de hauts fonctionnaires du Grand-Tronc, 2235.
Propagation des animaux à fourrure, 2437.
Rapport de la commission d'enquête sur la Marine, 4569.

BORDEN, (Très hon. Robert-Laird)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Rédaction des lois de la Chambre des communes, 10708.
Réforme du Sénat, 11133.
Règlements de l'immigration, 3125.
Remaniement de la carte électorale, 626.
Résignation du colonel Crowe, 11135.
Résignation du général McKenzie, 11134.
Trafic de l'opium en Chine, 4563.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 1034.
Vacances et nominations dans le service civil, 609.
Valeurs canadiennes offertes en France, 2004.

RAPPORTS.

Commission des Services publics, 809; impression ordonnée, 809.
Commission de géographie du Canada: dépôt, 7770.
Comité spécial *re* comités permanents, 372.
Enquête sur le service administratif, 1390.
Royale gendarmerie du Nord-Ouest, 1911-1912; dépôt, 1438.
Secrétaire d'Etat des Affaires extérieures, 31 mars 1912; dépôt, 5.
Statistique criminelle de l'année expirée le 30 sept. 1911; dépôt, 11899.
Sir Geo. Murray, 1390; impression ordonnée, 1392.

SCRUTIN.

Forces navales de l'empire; résolution adoptée, 3366; 115 à 83.
———Motion Borden pour 2e lect., adoptée, 4412; pour, 114; contre, 84.
———Discussion incidente, 9987.
Modification de la règle 17 de la Chambre; motion adoptée, 108 à 73, 8695-6.

BOULAY (Herménégilde) *Rimouski.*

DÉBATS.

Classement du personnel des Communes, 12306 et suiv.
Forces navales de l'empire, 4157.
Discussion des subsides:
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12426.
Exercices militaires annuels, 11370.
Fermes expérimentales, 10560 et suiv.
Intercolonial.—Chemin de fer, 7007.
———Installations à Fredericton, 11170.
———Matériel roulant, 11228.
Outillages de sauvetage, 11056.
Transcontinental national, 11573.
Travaux publics.—Appointements, 11404.

DOCUMENTS.

Bâtisses occupées par le Gouvernement comme bureaux publics qui sont en location, 4019.
Bélanger, capitaine de l'*Eureka*, 10712.
Collision de trains à Saint-Moïse, 7850.
Enquête Atkinson sur accident au cheval d'Arsène Lauzier, à Amqui, Rimouski, 2471.
Gagnon, Jos, 10712.
Ouellet, Arsène, 10712.
Pagé, Dr J.-D., 9112.
Sténographes et secrétaires de la Chambre des communes et du Sénat, 4020.

BOULAY (Herménégilde)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Suspension de J. Stahl, inspecteur d'immigration, 2479.

INCIDENTS.

Brady, F.-P., surintendant de l'Intercolonial, 11171-84.
Commission des chemins de fer du Canada, 11636.
Commission sur le pilotage, 7858.
Débats français, distribution des, 11394.
Inexactitudes des réponses officielles, 3137.
Intercolonial, administration de, 11193.
Joubert, Hélène, 11704.
Sayabec.—Bureau de poste, 11702.
Traduction en français des item du budget, 6681.

QUESTIONS.

Agents de l'immigration, Québec, 1398.
Bouées du chenal du Saint-Laurent, 10709.
Fontionnaires de l'Intercolonial, 951.
Isabelle, Napoléon, 3134.
Langevin, Jean-Octave, 9488.
Messagers de la Chambre des communes, 2221.
Preston, W.-T.-R., 2436.
Recettes de l'Intercolonial, 11525.

BOURASSA (J.-Boutin) *Lévis.*

DÉBATS.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5178.

DOCUMENTS.

Verrault, Joseph, 8903.

QUESTIONS.

Commission du port de Québec; achat d'une carrière, 12145.
Fournitures du camp de Lévis, 6461.
Gardien de gare de l'Intercolonial, Saint-Jean-Chrysostôme, Lévis, 8901.
Graines de semence pour Québec, 8895.
Guay dit Gendreau, Joseph, 8900.
Ingénieur en chef de l'*Eureka*, 8900.
Intercolonial; Lavery, P., 11906.
—— Suspension d'employés à la Chaudière Lévis, 11905.
Propriété militaire à Lévis, 12291.
Roberge, Ed., 3529.
Roy, Hippolyte, 3530.
Vente de journaux à la gare de Lévis, 6462.
Verrault, Joseph, 7847.

BOYCE (Arthur-Cyril) *Algoma-Ouest.*

DÉBATS.

Verrault, Joseph, 7847.
Discours sur l'adresse, 257.
Lignes subsidaires de l'Intercolonial, 8795.
Loi des Inspections et de la vente, 8705.
Miller, R. C., 3778.

BOYCE (Arthur-Cyril)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4626.
North Empire, Cie d'assurance contre le feu, 4553

BOYER (Gustave) *Vaudreuil.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8770.
Discours sur l'adresse, 137.
Question de procédure, 6170 et suiv.

Discussion des articles :
Avancement de l'instruction agricole, 8759;
Forces navales de l'empire, 4682, 5846.

DOCUMENTS.

Bureau de poste de Rigaud, Qué., 8902.
Canal de Soulanges, employés du, 1579.
Changements de maîtres de poste, 3135.
Comptes des dépenses personnelles payées à M. Saint-Amour, surveillant du canal de Soulanges, 6466, 7159.
Courriers d'entreprise dans Vaudreuil et Soulanges, 8703.
Maîtres de poste de Vaudreuil, 2006.
Réparations à l'arsenal de Rigaud, 7850.

QUESTIONS.

Arsenal à Rigaud, 10712.
Bureau de poste de Rigaud, 826, 8363, 11132.
Chemin du quai de Hudson, 975.
Pont sur l'Ottawa, 11520.
Quai Graham, Vaudreuil, 826.
Quai, Ile Perrot, 10123.
Receveur de la poste à Ste-Marthe, 826.
Réfection du quai de Rigaud, 12145.
Réparations à l'arsenal de Rigaud, 7845.
Transport du courrier de Ste-Justine, 825.
Vallée des Erables, bureau de poste, 1185.
Vallée, Napoléon, 8363.

BOYS (William-Alves) *Simcoe-Sud.*

Présentation à la Chambre, 4.

DÉBATS.

Discussion des articles :
Power, Lenore—Faire droit à, 12082.

BRADBURY (George-Henry) *Selkirk.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, amendements du Sénat, 12359 et suiv.
Budget général, 10865 et suiv.
Discours sur l'adresse, 392.
Loi des Inspections et de la vente, 9957.
Pollution des eaux navigables, 8851, 12005.
Primes à la fabrication du plomb, 10441.

Discussion des articles:
Amélioration des grandes routes, 8841.
Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11061.
Forces navales de l'empire, 5371.

BRADBUDY (George-Henry)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Rivière Rouge, écluses et barrages à St. Andrews, etc., 14499.

DOCUMENTS.

Brown, Alexander-Hurst, réclamation de, et aliénation de certains terrains, 4577.
Brown, James W., réclamation de, et aliénation de certains terrains, 4576.
Réserve indienne de White-Bar, 9871.
Terrain ¼ S.-O. de 4-9-14-2, 4577.
Terrains cédés par sauvages de la bande de Côté, 9493.
Terres des métis du N.-O., 6944.

MOTIONS.

Pollution des eaux navigables, 12004; rapport réservé, 12006.

PROJETS DE LOI.

Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 1ère lect., 10573; 2e lect., 10574; discussion des art., 11060; 3e lect. et adoption, 11062.
Empire Life Ins. Coy. of Canada, 1ère lect., 10573.
Pollution des eaux navigables, dépôt, 5; discussion générale 8851; rapport, 8884.
Usage des drapeaux, 1ère lect., 6.

QUESTIONS.

Bande des sauvages de Côté, Sask., 8887.

BRISTOL (Edmond) *Toronto-Centre.*

DÉBATS.

Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3470.

PROJETS DE LOI.

British Columbia and White River Railway Co., 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 8829.
McDonald, George Geddes, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.

BRODER (Andrew) *Dundas.*

DÉBATS.

Discussion des subsides:

Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.

INCIDENTS.

Immigrantes, protection des, 12521.
Pâte de bois et tarif douanier des Etats-Unis, 12492.

BROUILLARD (Ovide) *Drummond-Arthabaska.*

DOCUMENTS.

Poirier, J.-N., 902, 3560.

QUESTIONS.

Bureau de la poste à Arthabaska, 608.
Desrosiers, Mme E., 648.
Lavoie, Calixte, 829.
Leclerc, L.-P., 829.
Marcotte, Omer, 829.
Paré, Anthime, T., 647.
Poirier, J.-N., 648.

BROUILLARD (Ovide)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Potvin, Pierre, 829.
Rouleau, Georges, 828.
Rousseau, Napoléon, 828.
Spénard, Georges, 647.
Triganne, Rosa, Melle. 648.

BROWN (James-Pollock) *Châteauguay.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5406.

BUCHANAN (William-Asbury) *Medicine-Hat.*

DÉBATS.

Crédit agricole, 3246.
Grève sur le C.P.R., 2024 et suiv.
Loi des Banques, 10428 et suiv.
Loi des Inspections et de la vente, 9950.
Taux de transport dans l'ouest, 9200.

Discussion des articles:

Canadian Northern, 4508.
Canadian-Western, 4552.
Forces navales de l'empire, 4754.
Loi des Postes, 12269.

Discussion des subsides :

Bassano.—Edifice public, 11821.
Fermes expérimentales, 10558.
Lethbridge.—Nouvel édifice public, 11823.
Medicine-Hat.—Edifice de l'immigration, 11824.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6678.
Sauvages.—Réserve des sauvages du Sang, dans l'Alberta, 11896.

DOCUMENTS.

Blanchard, C.-P., 2470.
Delaney, S., 1584.
Drigg, Harry A., 901.
Masinasia, Alta.—Déplacement de bureau de poste, 6618.
Police-Point-Reserve, 901.
Section 36-6-8-4, 6618.

INCIDENTS.

Medicine-Hat, Gleichen et Tober; douanes, 11877.

INTERPELLATIONS.

Elévateurs régionaux, 2570, 12006.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6620.

PROJETS DE LOI.

Alberta, Cie d'irrigation et de chemin de fer, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; disc. 3109; rapport, 3117.
Anderson, Frances Legora; 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398 ; 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Bassano.—Edifice public, 824.
Burdelt.—Poste de douane, 824.
Bureaux de conciliation, 712.
Cadenas pour sacs du courrier, 7429.
Cardston.—Percepteur des douanes, 1036.
Classification des foins et des pailles, 12292.
Demandes de homesteads pour des femmes, 4014.
Droits pour préemption de homesteads, 10121.

BUCHANAN (William-Asbury)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Gaz naturel de l'Alberta, 4013.
Gleichen.—Bureau de douane, 824.
Griefs de l'association des producteurs de laine de l'Alberta, 4194.
Immigration du Canada, 4570.
Importation de moutons dans l'Alberta, 4194, 4368.
Intérêt sur les paiements de terres obtenues par voie de préemption, 3131.
Kootenay, carabiniers, 1037.
Medicine-Hat:
——Agent des terres, 825.
——**Bureau de poste, 823.**
——Inspecteurs de homesteads, 9487.
——**Service de la poste, 2482.**
Pétition des cultivateurs d'Alberta, 11903.
Police-Point-Reserve, 6453.
Règlements de homesteads, 11904.
Règlements relatifs aux préemptions, 11903.
Réserve indienne d'Alberta, 633.

BUREAU (Jacques) *Trois-Rivières-Saint-Maurice.*

DÉBATS.

Amendement Maclean, 7939.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Miller, R.-C., 3857.
Question de procédure, 6154.
Règlement de la Chambre, 6517.

Discussion des articles :

Association des comptables du Canada, 3903.
Association protectrice des médecins canadiens, 4006.
Avancement de l'instruction agricole' 8765.
Brevets de F.-J. Newman et autres, 3901, 4455.
Canada Hail Insurance Co., 3898.
Forces navales de l'empire, 4807, 5275.
Discussion des subsides :
Commission de conservation, 6668.
Commission du Service Civil, 6674.
Fermes expérimentales, 10561 et suiv.
Monnaies étrangères, etc., 6696.

DOCUMENTS.

Agents du service ambulant sur divisions des chemins de fer de Montréal et de Québec, 7850.
Bettez, Alfred, 8903.
Brunelle, William, 8904.
Carignan, L.-Philippe, 8903.
Champlain:
Champlain.—Employés destitués dans comté. 8903; Dumont, Arthur, 8903; Lalonde, L., 1583; Leduc, J.-H., 3558.
Maskinongé.—Employés destitués dans comté, 8903.
Nicolet.—Employés destitués dans comté, 8903.
Trois-Rivières:
——**Edifice fédéral, 3558.**
——Enquêtes dans district judiciaire des, **8903.**
——Transport du courrier entre la gare et bureau de poste, 3558.
Trois-Rivières et Saint-Maurice.—Employés fédéraux destitués dans comté, 6903.

BUREAU (Jacques)—*Suite.*

INCIDENTS.

Canadian Medical Protective Association, 4068.
Explication sur un fait personnel, 8704.
Ministre de la Milice; rapport du *Citizen*, **9615.**
Question de privilège, 3864.
——*Re* Miller, 4059.
Traducteurs et salle de lecture, 10125.

INTERPELLATIONS.

Arcand, Maurice, 8990.
Soumissions relativement à l'édifice de l'Etat à Trois-Rivières, 6519.
Traité avec les Antilles, 6709.
Transport des sacs du courrier entre bureau de poste et gare du Pacifique-Canadien à Trois-Rivières, 6618.

MOTIONS.

Amélioration de l'enseignement agricole; amendement, 9068; rejeté, 9072.

QUESTIONS.

Arcand, Maurice, 8703, 8889.
Bettez, Alfred, 6463.
Brunelle, William, 7158.
Cadenas pour sacs du courrier, 7427, 8594.
Cap-de-la-Madeleine.—Quai, 1598, 1788.
Discours du ministre de la Milice, 10122.
Grand'Mère.—Edifice public à, 1037.
Michelin, Edouard, 8703, 8889.
Pointe à la Citrouille.—Gardien de phare, 7158.
Trois-Rivières.—Bâtiment public, 1012, 1788.
——Service de la poste, 8899.

BURNHAM (John-H.) *Peterborough-Ouest.*

DÉBATS.

Banque et commerce de banque, 11921.
Discours sur l'adresse, 119.
Immigrantes, protection des, 12522.
Loi des Banques, 10384.
Margaree Coal & Ry. Co., Ltd., 12008.
Primes à la fabrication du plomb, 10448.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, art. 6, **8835.**
Association protectrice des médecins canadiens, 3509, 3966.
Colis postaux, 12186.
Forces navales de l'empire, 4626.
Galerie nationale du Canada, 9266.

Discussion des subsides:

Canal de la vallée de la Trent, 11585.
——Construction, 11620.
Exercices militaires annuels, 11359.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11892.
Vaisseaux dragueurs, 11836.

DOCUMENTS.

Contrat pour appareil de vente automatique de timbres-poste, 11910.

BURNHAM (John-H.)—*Suite*

INCIDENTS.

Pension aux vieillards, 10828, 10984.

INTERPELLATIONS.

Inondations désastreuses aux Etats-Unis, 6827.

MOTIONS.

Pension aux vieillards, 961; comité spécial d'enquête nommé, adoptées, 2219, 7149.

PROJETS DE LOI.

Abolition des titres honorifiques; dépôt, 1585; 1ère lect., 1586.
Loi électorale: dépôt, 968; 1ère lect., 969.

QUESTIONS.

Buckhorn, pont de, 2000, 3667.
Loi du mariage, 594.

BURRELL (Hon. Martin) *Yale-Cariboo.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 661.
Avancement de l'instruction agricole, 2205, 8291.
Budget général, 10736 et suiv.
Cie Richelieu et Ontario, 3420.
Encouragement de l'agriculture, 8342.
Loi des Inspections et de la vente, 9940.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10090.
Pollution des eaux navigables, 8876.
Primes à la fabrication du plomb, 10482.
Traité anglo-japonais, 7202.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8850.
Avancement de l'instruction agricole, 8747, 8762.
Brevet d'A. D. Richard, 3957.
Forces navales de l'empire, 9592, 10282.
Loi des Inspections et de la vente, 12281.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Appointements, 6931.
———Entrepôts frigorifiques, 10691.
———Industrie du bétail, 10692 et suiv.
———Santé des animaux, 6491, 10702.
Arts, agriculture et statistiques, 10550, 10672.
Commission de conservation, 6669.
Conserves (viandes et fruits), 6492.
Gand.—Exposition, 10126.
Fermes expérimentales, 6491, 10550.
Insectes destructeurs, 10706.
Service d'hygiène dans les districts organisés et autres, 6493.

INCIDENTS.

Gand.—Exposition, 10126.

INTERPELLATIONS.

Droits sur les fruits et les légumes, 7154.
Imitations de beurre à Saskatoon, 2912.

MOTIONS.

Amélioration de l'enseignement agricole, 3e lect., 9066; adoptée, 9072.

BURRELL (Hon. Martin)—*Suite.*

MOTIONS—*Suite.*

Résolution pour encourager l'instruction agricole; adoptée, 2205.

PROJETS DE LOI.

Epizooties, disc. des art., 10145 et suiv.; 3e lect., 10148, adoptée, 10148.
Instruction agricole: dépôt, 2205; 1ère lect., 2219; discussion générale, 8291; reprise de la discussion, 8303; motion adoptée et 2e lect., 8346; discussion des articles, 8347; amendement Carvell, 8347; discussion reprise, 8747, 9066; amendement Oliver, 9066; M. Bureau, 9068; rejeté, scrutin, 89 à 53, 9070; 3e lect. et adoption, 9072.
Loi des inspections et de la vente: dépôt, 9967, 1ère lect., 9967; discussion, 12276; 3e lect. et adoption, 12288.
Marquage des fruits: discussion des articles, 10370.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Epizooties: dépôt, 9497; 1ère lect., 9898; 2e lect., 9898 et adoption.
Instruction agricole: dépôt et adoption, 2204.
Loi des inspections et de la vente; 1ère et 2e lect. et adoption.
Marquage des fruits; dépôt, 9614.

RAPPORTS.

Agriculture, 83.
Fermes expérimentales, 1438.

QUESTIONS.

Aide à l'agriculture, 7684.
Bégin, Joseph, 8034, 8897.
Bishop, Alfred, 7155.
Bois sur la ferme de l'Etat à Kentville, 9109.
Cadenas breveté, 7245.
Cadenas de sacs à dépêches, 7837.
Commerce des pommes dans la Nouvelle-Ecosse, 6614.
Commission de conservation, 8896.
Conférenciers agricoles dans Québec, 8897.
Directeur vétérinaire général à Halifax, 9110.
Distribution du volume *Mauvaises Herbes*, 636.
DuVernet, Dr, 8701.
Embargo sur le bétail canadien, 629.
Enseignement professionnel, 980.
Entrepôts frigorifiques, 1596.
Envois de bestiaux aux Etats-Unis, 635.
Exposition de Panama-Californie, 7434.
Fermes expérimentales de Kentville, N.-E., 7155; Sainte-Anne de la Pocatière, 8897.
Fredericton.—Achat de terrain, 633.
Graines de semence pour Québec, 8894-5.
Interdiction du bétail canadien, 621.
Liste d'adresses postales du ministère du l'Agriculture, 636.
Population du Canada, 979.
Prime sur étalons pur sang, 3859.
Station agronomique de Sainte-Anne le la Pocatière, 8034.
Station d'expérience à New-Carlisle, 2231.
Stations agricoles dans le comté de Dauphin, 6617.
Traitement de la tuberculose, 1595.

CARDIN (Pierre-Joseph-Arthur) *Richelieu.*

Présentation, 4.

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 524.

CARDIN (Pierre-Joseph-Arthur)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4850, 5769.

DOCUMENTS.

Bardier, Paul, 8365.
Blais, M.-C., 7606.
Cournoyer, Pierre, 4019.
Hus, Mlle Paul, 8365.
Jackson, J.-S., 6944.
Nomination de capitaines de dragues de la Marine, 7437.
Nominations des capitaines de remorqueurs, 7437.

MOTIONS.

Hus, Mlle Paul, (en suspens), 7850.

QUESTIONS.

Maître de poste à Saint-Pierre de Sorel, Qué., 3524.
Usines de Sorel, 8116.

CARRICK (John-James) *Thunder Bay—Rainy River.*

PROJETS DE LOI.

Manitoba—Ontario Railway Co., 1ère lect., 2570; 2e lect., 3123; 3e lect. et adoption, 3955.

CARROLL (W.-F.) *Cap-Breton-Sud.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3204.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6877.
Grève sur le C.P.R., 2029 et suiv.
Interprétation du règlement de clôture, 9853.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1862.
Loi des Banques, 10384 et suiv.
Macdonald, Alexander, 1022.
McNeil, Lauchlin, 863.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8610.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10001 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3447.
Remise de droits sur rails d'acier, 7074.
Transport des facteurs en tramways, 11794.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3905.
Brevets d'Otto Barnett, 11721.
Code criminel, modification du—(art. 27—Avis d'appel), 11950.
Forces navales de l'empire, 5916, 9718, 10273.
———Amendement, 10276.
Loi des Postes, 12262.
Power, Lenore, 12081

Discussion des subsides:

Brise-glace dans Baie-du-Tonnerre, etc., 11117.
Chemin de fer Intercolonial, 6992.
Douanes, appointements et dépenses casuelles, 8959.
Gabarus, havre de, 11800.

CARROLL (W.-F.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.

Marine et Pêcheries: adm. centrale, 11023 et suiv.
———Agences, loyers et dépenses casuelles, 11113.
Pilotage, etc., 11118.
Taux de transport sur l'Intercolonial, 11221.

DOCUMENTS.

Améliorations sur la rivière Mira, comté de Cap-Breton, 4019.
Demande de meilleures facilités sur l'Intercolonial, dans Sydney, N.-E., 4019.
Gallinan, Mlle Annie, 2472.
Levalte, H.-C.-N., 1030.
Lewis, Gertis, Mlle, 2472.
———W.-W., capitaine, 2472.
Ligne ferrée de Saint-Jean à Grand-Falls, 1030.
Lunay, R., 1583.
McDonald, Jos., 2472.
McGillivray, Angus, 2472.
McKinnon, M.-J., 6943.
McLean, John, 1030.
McMullen, Joseph, 2472.
Mitchell, Frederick, 2472.
O'Neil, Freeman, Dr, 2472.
Pope, capitaine, 2472.
Révocations de percepteurs de la douane, 8986.
Témoins dans enquêtes tenues dans la Nouvelle-Ecosse par le commissaire Duchemin, 9495.
Wilcox, P.-J., 6943.

INCIDENTS.

Bureau de douane dans comté New-Waterford, N.-E., 7110.
Réclamations des facteurs, 11603.

INTERPELLATIONS.

Grève des photograveurs, 7948.
Ouvriers photograveurs étrangers, 8265, 8462.
Thompkins, Patrick, salaire de, 11863.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire—Amendement, 10276—Rejeté, 10295.
Motion d'ajournement, rejetée, 7980.

QUESTIONS.

Forges Polson, 8886.
Gallivan, Mlle Annie, 715.
Gardien du signal de brume de l'île Seatarie, 643.
Lewis, Mlle Gertie, 715.
Permis pour la fabrication de conserves de homard, 4564.

CARVELL (Frank-Broadstreet) *Carleton, N.-B.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6509.
Amélioration des grandes routes; amendements du Sénat, 12365 et suiv.
Appointements des juges des cours de comtés, 8284.
Baldwin, Eugene O., 8252.
Budget général, 10751 et suiv., 10831 et suiv.
Citation de R.-C. Miller à la barre de la Chambre, 3467.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Classement du personnel des Communes, 12311 et suiv.
Comité des banques et du commerce, 9107.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 1156, 1336.
Convention commerciale avec les Antilles, 917, 8992, 9053.
Discours sur l'adresse, 224.
Divorce de Farny-Maria Gogarty, 6941.
Encouragement de l'agriculture, 8319.
Forces navales de l'empire, 3645, 3671.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3177.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6892.
Grève sur le C. P. R., 2008 et suiv.
Interpellation du règlement de clôture, 9862 et suiv.
Landry, André, 6785.
Ligne d'Andover à St-Jean, N.-B., 12011.
Loi des Banques, 197, 1983.
Loi des Juges, 11964-78.
McNeil, Lauchlin, 864.
Miller, R.-C., 3803.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7712, 8545.
Présidence du comité, 6191.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.
Primes aux volontaires, 9161.
Protection des douanes et des pêcheries, 3403.
Question de procédure, 6141, 6173.
Renvois à Descoume et à Arichat-Ouest, 850.
Rentes viagères de l'Etat, 9884.
Service postal transtlantique, 7421.
Traité anglo-japonais, 7164.
Taux de transport dans l'Ouest, 9214.

Discussion des articles :

Archives publiques, 12289.
Association des comptables du Canada, 4106.
Avancement de l'instruction agricole; amendement à l'article 3, 8747; rejeté, 8759.
Brevet de Maurice Delvigne, 11334.
Brevets de F. J. Newman, 4456.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4541.
Code criminel, modification, 11952, 11958.
Commercial Acetylene Company, 11330.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3046, 3067, 3422, 3469.
Cour d'échiquier, 3458.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6833.
Encouragement à l'agriculture, 8347.
Forces navales de l'empire, 4425, 4577, 5302, 5339, 5389, 5826, 7576, amendement, German, 9510, 9606, 9709, 9847, 10267, 10261.
Imperial Underwriters' Ass'n., 4557.
Loi des Banques, 10377, 10575, 10648.
Pacific Eastern Mortgage Co., 9358.
Power, Lenore, 12084.
Southampton et Canadien-Pacifique, 9228.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12223.
Tarif des douanes, 11789.
Transcontinental national, 3457.
Traité anglo-japonais, 7295; 3e lect. et amendement Oliver, 7364.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides :

Agriculture.—Appointements, 6931.
———Industrie du bétail, 10697.
Allocations pour la milice, 11326, 11338.
Améliorations au chenal des îles Pique-Nique, 11828.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6683.
Commission de conservation, 6664.
Distribution des documents parlementaires, 11870.
Employés de l'accise, 11848.
Exercices militaires annuels, 11345.
Fredericton.—Augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
———Nouvel édifice public, 11505.
Freins à air sur l'Intercolonial, 11153.
Gouvernement civil.—Ministère de la Milice et de la Défense.—Appointements et dépenses casuelles, 6930.
Hartland.—Edifice public, 11507.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11891.
Impression des billets fédéraux, 6689.
Intercolonial:
———Diversion de la ligne entre Nelson et Derby jonction, 11165.
———Installations à Fredericton, 11169.
———Protection des voies publiques, 11201.
———Renforcement des ponts, 11157.
———Voie de Dartmouth à Dean, 11235.
Intercolonial et Transcontinental, 7032.
Législation.—Impressions, etc., 6934.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11000.
———Casuelles, 12401.
Milice et Défense.—Appointements, 6928-9.
Monnaies étrangères, etc., 6696.
Ottawa.—Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11413.
Réseau de Moncton à Edmonton, 7021.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11485.
Transcontinental national, 11450, 11528, 11549.

DOCUMENTS.

Améliorations projetées du port de Québec, 9494.
Armstrong, Arthur, 1579.
Augmentation du salaire de M. Sévigny, à Montréal, 2476.
Bohan, John-W., 1579.
———Mary-A., 1579.
Brevet portant le numéro 142, 823, 7607.
Cadenas des sacs à dépêches, 7849.
Contrat de l'Ontario Equipment Company d'Ottawa pour cadenas, 7606.
Correspondance entre département des postes et Allyn Taschereau, *re* achat de nouveaux cadenas, 7159.
Dow, Newton-S., 1579.
English, Samuel, 1582.
Fleming, John-Y., 1579.
Hemphill, Oliver, 1579.
Indemnités produites par propriétaires de chevaux attachés à la 10e batterie de campagne à Petawawa, 6943.
Kavanagh, C., 1583.
Lafferty, Edward, 1579.
McDonald, M., 8987.
McGaffigan, Denis, 1579.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Meagher, Matthias, 1579.
Ontario Equipment Company, d'Ottawa, Ont, nouveaux cadenas pour sacs à lettres, 6944.
Osage—Maître de poste renvoyé, 11909.
Transport de la milice de Sydney sur l'Intercolonial, 9495.

INCIDENTS.

Accusations d'obstruction, 6708.
Caron, J.-B.-T., 11202.
Chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 12031.
Chisholm, Donald, 11856.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6712.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861.
Observations sur un fait personnel, 6248.
Question de règlement, 3161.
Richards, Stephen-C., 11084.
United Shoe Machinery Co., 12006.

MOTIONS.

Convention commerciale avec les Antilles; amendement, 8997; rejeté, 9064.
Encouragement à l'agriculture; amendement à l'art. 3, 8347; rejeté, 8759.

PROJETS DE LOI.

Ridge, Louise-Marguerite, Perth; 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Van Buren Bridge Company; dépôt et 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; disc. en comité, 11718; 3e lect. et adoption, 11720.

QUESTIONS.

Achat de terrains à Fredericton, 633.
Achats du ministère des Postes, 9482.
Asselin, Olivar, 602.
Automobile pour le ministère des Postes, 8357.
Avocat du ministère des Postes, 8036.
Bureau de poste de Montréal, 2227.
Cadenas breveté, 7245.
———De sacs à dépêches, 7837-8.
———Postaux, 9870.
———Pour sacs à lettres, 6946.
———aux dépêches, 8594-5.
———de dépêches, 9481.
———du courrier, 7426-8.
Capitaine du Port de Montréal, 10122.
Chemin de fer du lac Saint-Jean, 633.
Contrat signé avec *La Patrie* au sujet d'impressions, 8699.
Destruction d'un pilier à Fredericton, 7246.
Entreprise accordée à l'Ontario Equipment Company, 8356.
Fredericton.—Terrains militaires, 1593.
Gobeil, Antoine, 11135.
———Joseph, 11135.
Laforce, J.-E., 3222.
McAllister, Charles, nomination de, 11908.
Ontario Equipment Co., 7426, 8357.
Porter *re* nouveaux cadenas, 8356.
Receveur de la poste à Saint-Fabien, comté Rimouski, 4017.
Rédacteur des lois au ministère des Postes, 8597.
Réparations de cadenas, 9481.
Ressorts métalliques, 8894.

CARVELL (Frank-Broadstreet)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Services des travaux des chemins de fer, 604.
———Du courrier entre Florenceville et Upper-Wicklow, 7843 ; à Bawna, 7844.
Service postal entre Bay-Side et St. Andrews, 7844.
———Florenceville et Upper-Wicklow, 7843.
Sévigny, Eugène, 629.
Southampton.—Cie du chemin de fer de, 10711
Standen, J.-R., 11908.
Tiges de contrôle améliorées pour cadenas, 8356.
Transcontinental.—Ateliers, 10233.
Travaux d'impressions de *La Patrie*, de Montréal, 8357.

CASH (Edward-L.) *Mackenzie.*

DOCUMENTS.

Mackenzie, destitutions dans, 687.
Morrison, William, 2327.

PROJETS DE LOI.

Manitoba et Northwestern, chemin de fer—1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 2203.

QUESTIONS.

Williams, Dr J.-D.-R., 1789.
Yorkton.—Inspecteurs de homesteads, 1036.

CHABOT (Jean-Léo) *Ottawa.*

DÉBATS.

Discussion des articles:
Canadian Medical Protective Association, 3509, 3966.

MOTIONS.

Canadian Medical Protective Association.—Amendements, 3994.

PROJETS DE LOI.

Canadian Medical Protective Association.———Dépôt et 1ère lect., 1996; 2e lect., 2372; discussion, 3508, 3966; amendements, 3994; rapport, 4011; 3e lect. et adoption, 4455.

CHARLTON (William-Andrew) *Norfolk.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 10341.
Royal National Sanitarium Association, 982.

DOCUMENTS.

Birks, H., 1583.

INCIDENTS.

Royal National Sanitarium Association, 982.

CHISHOLM (Alexander-W.) *Inverness.*

DÉBATS.

Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1868.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5561.

CHISHOLM (Alexander-W.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Construction de feux et balises, 11116.
Embranchement Orangedale — Chéticamp, 11231.
Entretien et réparations des phares, 11114.
Hôpitaux de marine, 11123.
Inverness.—Améliorations au bureau de poste, 11504.

DOCUMENTS.

Aucoin, Charles-E., 2473.
Bourinot, John-C., 6465, 8988, 11136.
Cameron, Maggie Mme, 7159.
Chéticamp.—Percepteur des douanes, 8988.
———Station de sauvetage, 9870.
Chisholm, A.-A., 2474.
———John-B., 6465.
Finlay-Point.—Quai, 9870.
Fraser, David, 2473.
Gollis, Allen, 2473.
Grnad-Etang.—Havre, 1032.
Hants, destitutions dans le comté de, 4576.
Inverness—Lignes télégraphiques, 1032.
———Salle d'exercices, 9870.
Lawrence, W.-S., 1033.
Mabou.—Amélioration du havre, 7606.
Macdonald, Angus-B., 2473.
———D.-C., 2473.
———John-R., 1032.
McDonald, A.-G., 1033.
———Donald-D., 1033.
McDonnell, John, 7606.
McEachern, Dan., 2473.
McIsaac, Colin, 2475.
McKay, D.-R., 2473.
McKenzie, J.-A., 1580.
McLaughlam, D., 1033.
McLean, Charles, 2473.
———D.-F., 2475.
McLennan, John-R., 2480.
McLeod, Havelock, 2473.
McPhail, John, 2473.
McQuinn, Alex., 2480.
McRae, John-A., 1033, 2473.
Muce, M., 1033.
Rankin, Mme Sarah-C., 7607.
Service de bateaux à vapeur entre Mulgrave et Chéticamp, N.-E., 7159.
Shaw, David, 2473.
Walsh, J., 1582.

QUESTIONS.

Commission consultatives des pêcheries, 3526.
Grève dans comté Hants, N.-E., 8892.
Port-Hawkesbury, édifice public, 11504.
Port-Hood, dragage, 1779.
Vétérans de la campagne des Fénians, 8897.

CHISHOLM (William) *Antigonish.*

DÉBATS.

Caisse de prévoyance des chemins de fer de l'Etat, 759.
Classement du personnel des Communes, 12319.
Election d'Antigonish, 10484.
Forces navales de l'empire, 4271.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9126, 9128, 9142.
Loi des Juges, 12149.
Macdonald, Alexander, 1007.
McNeil, Lauchlin, 852.
Présidence du comité, 6214.

CHISHOLM (William)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Protection des douanes et des pêcheries, 3391, 3436.
Rentes viagères de l'Etat, 9886.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8750.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8378.
Forces navales de l'empire, 4656, 5059, 9471, 9501.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12245.

Discussion des subsides:

Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12418 et suiv.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8980.
Edifices publics d'Ottawa, 12472 et suiv.
Employés de l'accise, 11849.
Malignant-Cove.—Brise-lames, 11803.
Postes.—Service extérieur, 11761, 12448.
Service à vapeur entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.
White-Point.—Brise-lames, 11805.
Yarmouth.—Amélioration du port, 11807.

DOCUMENTS.

Armstrong, James, 894.
Boyd, Angus, 893.
Chisholm, A.-G., 893.
———Daniel, 2471.
Courrier entre Antigonish et Livingstone-Cove, 10436.
Crespo, Jeffrey, 893.
Decoste, Patrick, 685.
Destitutions dans le comté d'Annapolis, N.-E., 4573.
Etats de comptes pour enquêtes tenues par Duchemin dans Antigonish, 3559.
Fougère, William, 894.
Fraser, Alexander, 8902.
Gass, Charles-L., 3558.
Irish, Fred.-R., 8902.
Kinney, Allan, 893.
Landry, William, 894.
Ligne ferrée entre Country-Harbour et Cap-George, 10124.
Macdonald Colin, 902.
———John-A., 1030.
———John-R., 893.
Magasin de la 18ème batterie d'artillerie à Antigonish, 900.
Mayotte, Hubert, 893.
McAdam, Alex.-A., 2471.
———Hugh-R., 4020.
McDonald Dougald, 893.
McDonald, John-H., 3557.
McDonnell, John, 893.
McInnes, D.-A., 894.
McLean, John-J., 893.
McNeil, Lauchlin, 852.
Melancon, John, 894.
Merrifield, John, 2326.
Municipalités de Pictou, d'Antigonish, de Guyborough et de St. Mary, 1580.
Pomket-River.—Bureau de poste, 894.
Sears, Thomas-J., 2470.
Stewart, James, 900.
Transport du courrier.—De la gare au bureau de poste de Linwood, 2475.
———Entre Antigonish et Livingstone-Cove, 900.

CHISHOLM (William)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Transport du courrier entre St. Andrews et Beauly, 900.
Transport du foin sur l'Intercolonial dans Antigonish, 4019, 4573.
Voie ferrée d'Orangedale à Chéticamp, 900.

INCIDENTS.

Chisholm, Donald, 11856.
Deldrey, Moses, 11853.
Facteurs ruraux, 11745.
Inspecteurs alimentaires dans la Nouvelle-Ecosse, 11866.
Macdonald, Dougald, 12456.
McDonnell, John, 8390, 8397.
McMillan et Delaney, 12457.
Parler français dans la Chambre, 11859.
Rectification au compte rendu, 10715.
Service du courrier entre Beauly et Saint-André, 11763.
Transport de la malle.—Linwood, 11762.
———Livingstone-Cove et Antigonish, 11764.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 159.

INTERPELLATIONS.

Chemin de fer Intercolonial.—Transport du foin, 2731.

MOTIONS.

Censure contre l'hon. M. Rogers, 10485; rejetée, 10549.

QUESTIONS.

Antigonish, crédits pour le comté, 2437, 2690, 3665.
———Inspecteur des denrées alimentaires, 4191.
———Service du courrier dans le comté, 3280.
Arisaig.—Directeur de la poste, 2437.
Commission biologique, 3668.
Crispo, Jeffrey-M., 3524.
Fraser, Alex., 12448.
Grosvenor.—Courrier, 10708.
Intercolonial.—Destitutions, 9489.
———Embranchement de Country-Harbour, 2481.
———Transport du foin, 1034, 3276.
Irish, Fred.-R., 12448.
Kentville.—Edifice public, 3127.
Landry, Adolphe, 1393.
Linwood.—Entreprise postale, 616.
Port-Hood, travaux, 974.
Primes aux volontaires de la campagne des Fénians, 8036.
Rédaction des lois de la Chambre des communes, 10707.
Tracadie.—Homarderie, 980.

CLARK (Hugh) *Bruce-Nord.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 10421 et suiv.

MOTIONS.

Dépôt d'un bill modifiant la Loi des élections fédérales.—Adoptée, 8699.

CLARK (Hugh)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Imperial Traction Company; 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184; 3e lect. et adoption, 9225-6.
Modification de la Loi des élections fédérales; dépôt et 1ère lecture, 8699.

CLARK (Michael) *Red-Deer.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6183 et suiv.
Amélioration des grandes routes, 8425.
———Amendements du Sénat, 12334 et suiv.
Avancement de l'instruction agricole, 8294.
Banque et commerce de banque, 11921.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12508 et suiv.
Budget général, 10762 et suiv.
Classement du personnel des Communes, 12309 et suiv.
Colis postaux.—Etablissement d'un service, 1555.
Convention commerciale avec les Antilles, 2072.
Création d'un système de crédit agricole, 3258.
Forces navales de l'empire, 1221, 4129.
Hôtel de la Monnaie, 8918.
Immigrantes.—Protection des, 12522.
Loi des Banques, 2547.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8672.
Primes à la fabrication du plomb, 10441.
Question de procédure, 6168 et suiv.
Remise de droits sur rails d'acier, 7076.
Rentes viagères de l'Etat.
Taux de transport dans l'Ouest, 9206.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11274.

Discussion des articles :

Colis postaux, 12173.
Convention commerciale avec les Antilles, 2154.
Forces navales de l'empire, 4450, 4491, 4621, 4666, 5075, 5089, 5579, 7536, 7562, 9401 9658 et suiv.
Traité anglo-japonais, 7370.

Discussion des subsides :

Postes.—Service extérieur, 11735.

DOCUMENTS.

Bowman, Charles-Arthur, 686.
Wright, C., 1584.

INCIDENTS.

Explications sur un fait personnel, 6468.
Forces navales de l'empire, 5449 et suiv.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6634.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861.
Question de privilège, 10236.
Question de règlement sur le mot "obstruction", 6645.

INTERPELLATIONS.

Shantz, David, 6955.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer central de l'Alberta, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 2203.

CLARKE (W.-A.) *Wellington-Nord.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9093.

Discussion des subsides :

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8981.

CLEMENTS (Herbert-Sylvester) *Comox-Atlin.*

DÉBATS.

Remise de droits sur rails d'acier, 7080.

Discussion des subsides:

Fermes expérimentales, 10557 et suiv.

PROJETS DE LOI.

Cie de chemin de fer Pacific Hudson Bay, 1ère lect, 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 3906.

COCHRANE (Hon. Francis) *Nipissing-Ouest.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8416, 12322.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 734, 793, 8367.
Calgary-Fernie, Cie du chemin de fer, 12029.
Déplacement des gares terminus, 7944.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2052.
Grand-Tronc-Pacifique, 7147.
Intercolonial et Vale-Nord, 955.
Ligne d'Andover à Saint-Jean, N.-B., 12010.
Ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London, 12025.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 1791, 8792, 9113.
Loi des Chemins de fer, 9967 et suiv.
Margaree Coal and Ry. Co., Ltd., 12008.
Northern New-Brunswick and Seaboard Ry. Co., 12008.
Subventions au Canadian Northern, 12033, 12128.
Tarifs des messageries, 3556.
Terrains à Saint-Pierre, N.-E., 990.
Tobique-Campbellton Ry. Co., 12009.
Transport des marc. par l'Intercolonial, 956.
Uniformité des tarifs de transport, 11285.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8823, 8834.
Canadian-Northern.—Lignes d'embranchement, 3516.
Chemin de fer Canadien-du-Nord de Québec, 3519.
Chemin de fer Central de Nipissing, 8827.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4503, 4525.
Cie d'irrigation et d'énergie d'Ebro, 3119.
Cie du chemin de fer Canadian-Western, 4553.
Cie du Grand-Tronc-Pacifique, 3456.
Pont à Burrard-Inlet, 12030.
Subvention au Temiscaming and Northern Ontario, 12219.
Transcontinental National, 3457.

Discussion des subsides:

Block System, 12436.
Canal de la vallée de la Trent, 11584.
Chemin de fer de l'I.-P.-E., 12438 et suiv.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12417 et suiv.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.

Dépenses pour causes devant commission des chemins de fer, 11635.
Embranchement Courtenay-Bay, 12437.
———Orangedale—Chéticamp, 11231.
Embranchements.—Frais d'exploitation, 12447.
Enquête sur le Transcontinental, 7018.
Etudes et inspections de chemins de fer, 11640.
Fredericton.—Augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
Gare Centrale du G.-T.-P., à Québec, 12413.
Halifax.—Eclairage des wagons, 12436.
Intercolonial, 6442, 6446, 6957, 11642.
———Agrandis. du réseau.—Crédit supplémentaire, 12437.
———Agrandissements à Rivière-du-Loup, 11218.
———Améliorations à Pointe-Tupper, 11216.
———Diversion de la ligne entre Nelson et Derby-Jonction, 11163.
———Freins à air, 11154.
———Gare à Bathurst, 12436.
———Installations à Fredericton, 11169.
———Lévis, améliorations, 11213.
———Matériel roulant, 11219.
———Tête de ligne à Halifax, 11208.
———Voie de Dartmouth à Dean, N.-E., 11234.
Moncton.—Elimination des passages à niveau, 12437.
Pont de Québec, 11577.
Pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.
Port-Colborne.—Elévateur, 11626.
Pugwash.—Embranchement, 12437.
Réseau de Moncton à Edmonton, 7021.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11254.
Transcontinental.—Exploit. entre Moncton et Edmonton, 12447.
Transcontinental national, 7014, 11416, 11531.
Transcontinental.—Terminus à Québec, 7015.
Transport des voyageurs entre Lévis et Québec, 7017.

DOCUMENTS.

Liste des employés des chemins de fer de l'Etat, renvoyés pour ingérence abusive; dépôt, 8375.
Mémoire *re* mise au service par la commission du Transcontinental de la division de l'Est entre Edmonton et Moncton, 7146.

INCIDENTS.

Brady, F.-P., surintendant de l'Intercolonial, 11187.
Canal Saint-Pierre, 6828, 11622.
Canal Welland, 11621.
Caron, J.-B.-T., commissaire de l'Intercolonial, 11188.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 1440.
Port de Souris, 11634.
Reid, M., statisticien à Cardinal, 11644.
Taux de transport dans l'Ouest, 9190.
Terminus d'Halifax, 7147.
Voie ferrée de Dundas à Souris, 11634.

INTERPELLATIONS.

Chemin de fer Québec-Saguenay, 8599.
———Travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Commission du Transcontinental, 9365.
Entrée du chemin de fer du Pacifique à Ottawa, 8791.
Intercolonial.—Bureau administratif, 7046.
———Transport du foin, 2732.
Manitoba North-Western, 12026.
Nomination de Gutellius, 9365.
Subventions aux chemins de fer, 11791.

MOTIONS.

Amendement de l'article 8 du bill des subventions au Canadian Northern; adopté, 12190.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 2e lecture, 8366; adoptée, 8367.
Comité gén. pour délibérer un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11654; adoptée, 11655.
Dépôt d'un bill concernant le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et les commissaires du port de Toronto; adoptée, 11390.
Dépôt d'un projet de loi *re* chemins de fer de l'Etat, adoptée, 9148.
Dépôt d'un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11652; adoptée, 11654.
Dépôt d'un projet de résolution relatif aux subventions aux chemins de fer, 11647; adoptée, 11652.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8791.
Résolution pour extension du réseau du chemin de fer de l'Etat, adoptée, 4302.
Subventions au Canadian Northern, 3e lect., 12191; adoptée, 12204.

PROJETS DE LOI.

Amélioration des grandes routes:
———Dépôt et, 1ère lect., 967.
———2e lect., 8416.
———Discussion générale, 8416.
———Amendement Laurier, 8422.
———Reprise de la discussion, 8770.
———Motion adoptée et bill lu pour la 2e fois, 8790.
———Discussion reprise, 8823.
———Discussion reprise (art. 6), 8833.
———Amendement Guthrie, 9072; rejeté scrutin: 83 à 43, 9103.
———3e lect., 9072; adoption, 9105; scrutin: 83 à 44, 9106.
Amendement du Sénat au bill des grandes routes; motion de renvoi du 1er, 12322; adoptée, 12374.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, dépôt, 794; 1ère lect., 794; 2e lect. et disc. en comité général, 8367; amendements adoptés, 3e lect. et adoption, 8416; amendement du Sénat, adopté, 10357.
Chemins de fer de l'Etat, dépôt et 1ère lect., 9148; 2e lect., 9976, 10103; disc. des articles, 10202; 3e lect., 10226; adoption, 10226.
———Amendement du Sénat, motion de renvoi, 12375; adop., 12384.
Chemin de fer Nord-Canadien, comité général, 4500.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental, dépôt, 1438; 1ère lect., 1438; 2e et 3e lect. et adoption, 3457.
Cie du G.-T.-P., dépôt, 1438; 1ère lect., 1438; 2e et 3e lect. et adoption, 3456.
Cies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc et commissaires du port de Toronto, 2e lect., disc., 3e lect. et adoption, 11795.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 2e lect. et disc., 12204; rapport du bill, 12211.
Subventions au Canadian Northern, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e lect. et disc., 12187; rapport du bill, 12191; 3e lect. et adoption, 12204
Subventions au chemin de fer du Témiscamingue et du Nord d'Ontario, dépôt et 1ère lecture, 12144; 2e lect. et disc., 12219; rapport et 3e lect., 12252.
Subventions pour aider à la construction des chemins de fer et du pont y mentionnés, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e et 3e lect. et adoption, 12187.
Terminus de Toronto, dépôt et 1ère lect., 11390.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, disc. en comité, 732, 780; 1ère et 2e lect. et adoption, 794.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., dépôt, 8791; disc. reprise, 9112; amend. Cochrane, 9113; retirée et remplacée par une autre, 9127; rapport, 1ère et 2e lect. et adoption, 9147.
Loi des chemins de fer, dépôt, 9614; adoption, 9976.
Subventions à la Cie du chemin de fer Central d'Alberta, adoptée, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Calgary à Fernie, 12029.
Subventions à la Cie du chemin de fer d'Erié à London et Tillsonburg, 12025.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Kettle Valley, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de la rivière Petite-Nation, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 12009; adoptée, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Tobique à Campbellton, adoptée, 12009.
Subventions à la Cie du chemin de fer et du pont de Burrard-Inlet, 12030; adop. 12033.
Subventions à la Cie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, disc. reprise, 12086.
Subventions à la Margaree Coal & Railway Co., Ltd., adoptée, 12008.
Subventions à la Northern New-Brunswick & Seaboard Ry Co., 12008; adoptée, 12009.
Subventions à ligne de chemin de fer entre Tillsonburg et Embro, 12025; adoptée.
Subventions au chemin de fer Canadian Northern, dépôt, 12033; amendement German, 12103; rejeté, 12116; rapport et 1ère lect., 12131; 2e lect. et adoption, 12140.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Subventions au gouvernement de la province d'Ontario pour aider à la construction du chemin de fer du Témiscamingue et du Nord d'Ontario, disc., rap., 1ère et 2e lect., et adoption, 12144.
Subvention au Pacifique-Canadien, ligne de Gimli à Riverton, adoptée, 12026.
Subvention au Pacifique-Canadien, ligne de Moosejaw vers le nord; adoptée, 12026.
Subventions aux chemins de fer, dépôt, 11647; 11657; 11654; 12007; adoptée, 12008.
Tarifs des messageries, amendement adopté, 3557.

RAPPORTS.

Chemins de fer et Canaux, 1119.
Commission des chemins de fer, 7ème rapport annuel, 1912.
Commission du Transcontinental, 1034.
Etats relatifs aux compagnies de téléphone dans tout le Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 3463.
Statistique des chemins de fer, 1584.
Statistique du service des messageries au Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 3220.
Statistique relative aux canaux pour saison de 1912, dépôt, 7041.
Statistique télégraphique du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 2911.

QUESTIONS.

Alexander, Alexander, 1034.
Amherst, inspecteur de pavage d', 1587.
Bac à vapeur pour l'Ile-du-Prince-Edouard, 3280.
Bacs transbordeurs de l'Ile-du-Prince-Edouard, 2798.
Baie des Chaleurs, chemin de fer, 2228.
Balkam, M., I.-C., sur le Transcontinental, 8118.
Bateau transbordeur à l'Ile-du-Prince-Edouard, 979.
Blé passant par le Canal du Sault, 641.
Brennan, James-F., 8901.
Buckhorn, pont de, 2001, 3668.
Cacouna.—Approvisionnement d'eau de la station, 8596.
Canadian Northern.—Chemin de fer, 12147.
———Rampes maximum, 11906.
Canal Chambly, 2800; surintendant, 11134.
Canal Rideau, 6452.
Canal Welland.—Surintendant, 952.
Chemin de fer:
———Atlantic, Quebec and Western, 4015.
———Atlantique-Supérieur, 2228.
———Lac Saint-Jean, 633.
Chemins de fer de l'Etat, 8593.
Chisholm, Archibald, 9489.
Commissaires Gutelius et Lynch Stanton, 615.
Commission d'enquête *re* Transcontinental, 635.
Concrete Construction Ltd., 6452.
Construction du Canal Welland, 952.
Construction du Transcontinental, 3276.
Dragage dans le détroit de Northumberland, 2799.
Embranchement de Guysborough à Sunnybrae, 2006.
Enquête sur le compte de Joseph L'Etoile, 2222.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Gatros, N.-B.—Quai, 3279.
Gordon, John-A., 7606.
Grand-Tronc-Pacifique.—Directeurs, 613.
Gutelius, F.-P., 615, 8363.
Ile-Perrot.—Pont, 10233.
Inspection du chemin de fer Québec Saguenay, 1397.
Intercolonial:
———Achat de linoléum, 3526.
———Allume-feu, 977.
———Classification des employés, 8597.
———Commissaires, 9869.
———Destitution, 9489.
———Dimanches, 8362.
———Embranchements, 3225, 3667.
———Embranchement à Guysborough, 594.
———Embranchement de Country Harbour, 2482.
———Embranchement "Tobin", 8885.
———Employés à Stellarton, 5320.
———Employés d'ateliers, 5321.
———Fonctionnaires, 951.
———Gardien de gare à Saint-Jean-Chrysostôme, Lévis, 8901.
———Gestion, 642.
———Glace, 1786, 2062.
———Inspection des embranchements, 2232.
———Installation du gaz aux ateliers, 3225.
———Lavery, P., chef-cantonnier, 11906.
———New-Glasgow, 952.
———Salaire, 6457.
———Service, 8891.
———Station à Saint-Edouard, 952.
———Station à Trenton, 952.
———Suspension d'employés à la Chaudière, Lévis, 11905.
———Terminus d'Halifax, 613.
———Traverses, 2230.
———Tronçon à Dorchester, N.-B., 2224.
———Voitures à marchandises, 1179.
———Uniformes d'hiver des employés, 2799.
Isabelle, Napoléon, 3134.
Landry, Adolphe, 1393.
Lynch, Stanton, G., 615.
Michaud, J.-A., 8891.
Morin, Esdras, 973.
New-Hazelton.—Chemin de fer du Grand-Tronc, 1395.
Ocean Limited, 1398.
Patterson, Charles, 1599.
Pelletier, J.-H., 951.
Pictou.—Marchandises transportées à, 1181.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 8593.
Raccordement du G.-T.-P. avec Montréal, 951.
Réclamation Corry-Laverdure, 11136.
Retards dans le dépôt des documents, 3286.
Sayabec.—Gare, 2228.
Service des travaux des chemins de fer, 605.
Southampton.—Cie du ch. de fer de 10711.
St. Peters, chenal, 981.
Surintendant du canal de Soulanges, 9110.
Tarif des messageries, 9612.
Taux de fret sur le Pacifique-Canadien, 11907.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 634, 635, 4016, 4190.
Transbordement des wagons sur l'Ile-du-Prince-Edouard, 9484.
Transcontinental, 645, 6451, 6452.
———Ateliers, 10233.
———Compte du capital, 9488.
———Division Moncton-Edmonton, 2001.
———Gare à Québec, 6459.

COCHRANE (Hon. Francis)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Transcontinental.—Lévis à Montréal, 596.
———Terminus à Québec, 595, 8035.
Transport du foin sur l'Intercolonial, 3277.
Tye, W.-F., 615, 1393.
Vente de journaux à la gare de Lévis, 6462.
Williams, Dr J.-D.-R., 1789.

COCKSHUTT (William-Foster) *Brantford.*

DÉBATS.

Budget général, 10799 et suiv.
Forces navales de l'empire, 1659.
Loi des Banques, 10430, 10658.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 9753.

QUESTIONS.

Commission d'enquête sur l'enseignement technique, 2800.

CODERRE (Hon. Louis) *Hochelaga.*

Présentation de l'hon. M. Louis Coderre, 288.

DÉBATS.

Discussion des articles:

Archives publiques, 12288.

Discussion des subsides:

Législation.—Impressions, etc., 6933.

INCIDENTS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6263.
Motion Gauthier *re* l'hon. L. Coderre, scrutin, 6356.

PROJETS DE LOI.

Archives publiques, 2e lect. et discussion, 12288; 3e lect. et adoption, 12290.

RAPPORTS.

Commission du Service Civil pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 2164.
Département des impressions et de la papeterie, dépôt, 8790.
Travaux du bureau des archives pour 1912, dépôt, 11899.

QUESTIONS.

Achat de wagons particuliers, 815.
Amélioration des grandes routes, 816.
Auditeur général, 9483.
Automobiles de l'Etat, 1178-79.
Barrage du Saint-Laurent, 817.
Beresford.—Brise-lames, 1781.
Bernard, Sylvestre, 8893.
Bonaventure.—Service du transport des dépêches, 8893.
Cadenas de sacs à dépêches, 8894.
Canadian Biscuit Co., 4565.
Canadian Northern.—Statistiques, 11904.
Champagne, A.-G., 10710.
Chemins de fer de l'est de Québec et de l'Atlantique à l'ouest de Québec, 6947.
Coast Guard, le journal, 1588.
Commission des services administratifs, 8035.
Commission du service public, 1788.
Construction de vapeurs fédéraux, 813.

CODERRE (Hon. Louis)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Contrat signé avec *La Patrie*, au sujet d'impressions, 8700.
Conway, M.-V., 7436.
Département de l'imprimerie et de la papeterie, 8034.
Dominion Steel Works, 11901.
Dorsett, W.-E., 1183.
Duchemin, H.-P., sommes payées à, 1035.
Emploi de femmes pour corriger les épreuves, 8035.
Employés du bureau de l'imprimerie de l'Etat, 7602.
Enquête à l'égard de faits d'ingérence dans les élections, 2220.
Forges Polson, 8886.
Fournier, Honoré, 1784.
Fraser, famille, 9484.
Gauthier, Mme D.-Z., 8035.
Gaz naturel de l'Alberta, 4013.
Gunhild, 1785.
Histoire officielle du Canada, 975.
Ile-Verte.—Quai, 1788.
Inspecteurs de fruits, 2691.
Intercolonial:
———Lignes d'embranchement, 2000.
———Section à l'est de Grand-Narrows, 3524.
Japonais et Hindous dans la Saskatchewan, 3523.
Laferrière, J.-Alban, 3664.
Lane, C.-S., 1596.
Lavoie, Louis, 2797.
Limite d'âge pour les nominations, 817.
Lord, Dr, 11905.
Lorne-Valley, I. P.-E.—Service du courrier, 8898.
McGrath, E.-A., 7605.
McLeod, John S.-F., 8898.
Montréal.—Bureau de l'Etat, 2227.
———Ponts, 2436.
Morin, David, 1784.
Parsboro.—Edifice public, 1187.
Port-Hood.—Dragage, 1779.
Poste rurale dans la Nouvelle-Ecosse, 8898.
Preston, W.-T.-R., 2436.
Prieur, Mme Blanche, 8035.
Québec:
———Bassin à flot, 1779.
———Bassin de radoub, 1779.
———Central, 1783.
———Railway Light Heat and Power Coy., 1779.
Ressorts métalliques, 8894.
Riverside, Sask.—Pont, 6946.
Rosenfeldt, Arthur-David, 8892.
Sackville, N.-B.—Quai, 3683.
Saint-Pierre.—Canal, 815, 981.
———Port, 1594.
Secrétaires particuliers des ministres, 972.
Selkirk.—Election, 1981.
Simard, Arthur, 3223.
Tarif des mandats-poste, 8899.
Trois-Rivières.—Service de la poste, 8900.

CROCKET (Oswald-Smith) *York, N.-B.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3707.
Miller, R.-C., 3801.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3959.
Association protectrice des médecins canadiens, 3967.

CROCKET (Oswald-Smith)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Meek, Frank-William, 12080.
Power, Lenore, 12083.
Richard, Ambrose-D.—Brevet de, 3956.

PROJETS DE LOI.

Southampton Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8507; 3e lect. et adoption, 9227-8.

CROMWELL (Frederick-Robert) *Compton.*

PROJETS DE LOI.

Quebec, Portland and International Short Line Railway Co., 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.

CROTHERS (Hon. Thomas-Wilson) *Elgin-Ouest.*

DÉBATS.

Devereux, Charlotte, 6913.
Forces navales de l'empire, 3865.
Grève des photograveurs, 7965.
Grève sur le C. P. R., 2013 et suiv.
Immigrants.—Protection des, 12524.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8538.
Primes aux volontaires, 9160.
Réserve indienne de Kitsilano, 8729, 11149.

Discussion des articles:
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6840.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11388.
Zone du chemin de fer, 12270.

Discussion des subsides:
Immigration.—Appointements des agents et employés du Canada dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, 11881.
Immigration.—Frais généraux, 11882.
Immigration chinoise, 11893.
Ministère de l'Intérieur.—Appointements, 11880.
Sauvages.—En général, 11898.
———Réserve des sauvages du Sang, dans l'Alberta, 11897.
Travail.—Législation ouvrière, 12485.

INCIDENTS.

Dépôt d'un document, 9364.
Différend entre patrons et ouvriers aux aciéries d'Algoma, 485.
Explication sur un fait personnel, 3566.
Grève de Porcupine, 2167.
Houilleurs sans ressources, 12489.
Question personnelle, 5964 et suiv.

INTERPELLATIONS.

Commission d'enquête au sujet des grèves, 7046.
Commission royale d'enseignement technique, 9364.
Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.
Demande de rapports, 12150.
Distribution de l'inspecteur Sharp, 8353.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6627.
Mauvais traitements infligés à des immigrants russes, 11394.
Ouvriers photograveurs étrangers, 8265, 8462.

CROTHERS (Hon. Thomas-Wilson)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Règlements des ranches, 7046.
United Shoe Machinery Co., 12006.

PROJETS DE LOI.

Allocation à Melle Hutchinson 2e et 3e lect. et adoption, 11985.
Alloc. des terres féd. aux soldats.—Dépôt, 10987.
Primes aux volontaires.—Dépôt et 1ère lect., 9176; 2e lect., 9898; disc. des art., 10227; 3e lect., 10229; adopt., 10229.
Réserves forestières et parcs fédéraux.—Dépôt, 10352; 1ère lect., 10353; 2e l. et disc., 11988; 3e lect. et adoption, 11993.
Zone du chemin de fer.—Dépôt, 9866; 1ère lect., 9867; 2e lect., 10232; disc., 12269; 3e lect. et adopt., 12274.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Allocation à Mlle Hutchinson.—Dépôt, 10352; 1ère et 2e lect. et adopt., 10917.
Primes aux volontaires.—Disc. en comité général, 9160; résolution adoptée, 9176.

RAPPORTS.

Commission d'éducation technique, 12269.
Coût de la vie, 6825.
Rapport du vétérinaire général et commissaire du bétail pour exercice clos le 31 mars 1912, 6505.
Travail (dépôt), 209.
Tribunaux de conciliation, 209.

QUESTIONS.

Affermage des chutes d'eau sur la rivière Winnipeg, 10120.
Arpentage d'un township de l'Ouest, 9489.
Bande de sauvages de Côté, Sask., 8887.
Bureaux de conciliation, 712.
Chemin de la vie, 2224.
Cléroux, Amédée, 7606.
Comité de conciliation, Intercolonial, 6457.
Commission d'enquête sur l'enseignement technique, 2800.
Concessions de homesteads, 8502.
Concession Munroe, 9109.
Conditions des classes ouvrières, 1732.
Demande de documents, 7249.
DeVarennes, Dr Jos., 6463.
Différends industriels, 1035.
Douglas, Harvard, 7434.
Drainage au pied de la montagne du Dauphin, 6617.
Emigration du Canada, 4571.
Employés des bureaux des terres fédérales à Swift-Current et à Maple-Creek, 11133.
Ferme expérimentale à New-Carlisle, 7605.
Gazette du Travail.—Correspondants de, 822.
Gray, Ambrose, 11906.
Grève dans comté Hants, N.-E., 8892.
Hazell, F., 7435.
Immigration des Etats-Unis, 6454.
Inspecteurs de homesteads à Medicine-Hat, 9487.
Inspecteurs des agences des sauvages à Vernon, C.-B., 4562.
Lavoie, Dr J.-P., 6463.
Loi des différends industriels, 3286.
MacKenzie, J.-R., 9614, 10124.
Manly, H., 6463.
Moosejaw.—Edifice de l'immigration, 11597

CROTHERS (Hon. Thomas-Wilson)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Moosejaw.—Employés du bureau des terres, 11134.
Nadeau, Epiphane, 9614, 11526.
Pétition des cultivateurs d'Alberta, 11903.
Règlements de homesteads, 11904.
Règlements relatifs aux préemptions, 11903.
Réserve de Doancaster, 4564.
———de Police-Point, 6454.
———forestière de la Montagne du Dauphin, 6455.
Roy, Fred.-A., 11526.
Smith, Jacob-K., 11521.
Terres irriguées du Pacifique-Canadien, 4566.
Ullyott, G.-M., 6464.
Vente de terres dans l'Alberta, 7687.
Ventes de terres des sauvages dans la Colombie-Anglaise, 8355.
Vente d'un quart de section près de Brandon, 7603.

CRUISE (Robert) *Dauphin.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 204, 209.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5045.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7837.
Pêche d'hiver sur le lac Winnipegosis, 6459.
Réserve forestière de la Montagne du Dauphin, 6455, 26616.
Stations agricoles dans le comté de Dauphin, 6617.
Terres marécageuses du Manitoba 4013.

CURRIE (John-Allister) *Simcoe-Nord.*

DÉBATS.

Budget général, 10863 et suiv.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3492.
Loi des Banques, 1315, 2383.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10019.
Travaux de la Chambre, 2347.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4430.

Discussion des subsides:

Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11482.
Travaux de dragage, 6605.

INCIDENTS.

Question de privilège, 152.

PROJETS DE LOI.

Canadian Northern Ontario Railway Company, 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123; 3e lect., 3905.
Cie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, ligne de Carillon à Grenville, 1ère lect., 2186; 2e lect., 2372.
Collingwood Southern, chemin de fer, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect. adoption, 3109.

CURRIE (John-Allister)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Modifiant le Code Criminel: dépôt, 85, 1ère lect., 86.
Naturalisation.—Dépôt, 1392; 1ère lect., 1393.
Toronto Terminal Railway Company, 1ère lect., 10103; 3e lect., 11062.

DAVIDSON (Avard-L.) *Annapolis.*

DÉBATS.

Gratifications aux volontaires des incursions des Fénians, 6870, 6897.
Macdonald, Alexander, 1019.
McDonnell, John, 8392-8396.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4440.

INCIDENTS.

Conduite de M. Duchemin, 11099.
Election de Cap-Breton-Nord, 8399.
O'Brien, Michael, 11099.

DELISLE (Michel-Siméon) *Portneuf.*

DOCUMENTS.

Bellemare, Wilfrid, 4755.
Révocations à Portneuf, 965.
Thibaudeau, Ulric, 4575.

QUESTIONS.

Bellemare, P., 4572.
Chateauvert, Georges, 646.
Chenal du Saint-Laurent, 825.
Commission de conservation, 8896.
Filteau, J.-A., 644.
Grondines.—Service téléphonique, 4016, 7844.
Houle, Emile, 2440.
Lord, Dr, 11905.
Mayrand, Eugène, 2440.
Nouvelle.—Service postal, 630.
Paiements au ministre de la Justice, 8358.
Perron, Joseph, 645.
Portneuf, destitutions de télégraphistes, 6949.
Rodrigue, Mlle Joséphine, 2239.
Sauvageau, Joseph, 2446.
Sauvageau, Ludger, 645.
Saint-Basile.—Service postal, 629.
Tarif des mandats-poste, 8899.

DEMERS (Marie-Joseph) *Saint-Jean-Iberville.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 476.
Forces navales de l'empire, 3303.
Loi des Banques, 1981.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8015.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4923, 5860.

DOCUMENTS.

Chagnon, François, 2475.
Fonctionnaires de Saint-Jean d'Iberville, destitués, 902.

DEMERS (Marie-Joseph)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Lord, Joseph, 2475.
Scott, E., 1583.

INCIDENTS.

Barsalou, Joseph, 11781.
Documents incomplets *re* destitution d'A.-N. Déland, 7855.

QUESTIONS.

Canal Chambly, 2800.
Chagnon, François, 650.
Champagne, A.-G., 10710.
Déland, A.-N., 647.
Fonctionnaires douaniers à Noyan, 632.
Lord, Jos., 650.
McGee, James-A., 2005.
Saint-Jean.—Dépôts d'immigrants, 1190.

DEVLIN (Emmanuel-B.) *Wright.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, amendements du Sénat, 12360.
Canal de la baie Georgienne, 2693.
Forces navales de l'empire, 2572.
Hôtel de la Monnaie, 8911.
Miller, R.-C., 3839.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7896.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6734.
Obligations du G.-T.-P., 1619.
Question de procédure, 6165.
Règlement de la Chambre, 6521.

Discussion des articles:

Canal de la baie Georgienne, 2662.
Convention commerciale avec les Antilles, 2102, 2127, 2155.
Forces navales de l'empire, 4792, 5502, 5963 et suiv.

DOCUMENTS.

Commisssions, 898.
Destitutions dans le comté de Wright, 685.
Dragage de la rivière Ottawa, 668.
McDermott, J., 1583.

INCIDENTS.

Advocate, goélette, 1192.
Canal de la baie Georgienne, 9498.
Pas de quorum, 4784.
Usage de la langue française dans la Chambre, 4792.

INTERPELLATIONS.

Chartier, Léon, 8037.
Directeur de la poste d'Aylmer, Qué., 8037.
Traités de réciprocité commerciale, 2349.

MOTIONS.

Résolution relative au canal de la baie Georgienne, 2693; adoptée, 2728.

PROJETS DE LOI.

Cie de chemin de fer du centre du Canada au Labrador, 1ère lect., 9716; 2e lect., 9868.
Compagnie électrique de Hull, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; disc. et rapp., 3122; 3e lect., 3173.

DEVLIN (Emmanuel-B.)—*Suite*

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Canal de la baie Georgienne, 2693.

QUESTIONS.

Advocate, goélette, 1601.
Bureaux de poste du comté de Wright, 596.
Cherté de la vie, 2223.
Condition des classes ouvrières, 1782.
Distribution de cadenas dans le comté de Wright, 8117.
Enquête à l'égard de faits d'ingérence dans les élections, 2220.
Quai de Hull, 596.
Receveur de la poste à Aylmer, Qué., 8359.
Service de courrier entre South-Onslow et Quyon, 6461.

DOHERTY (Hon. Charles-Joseph) *Montréal, Sainte-Anne.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6263.
Cour suprême.—Traitement du registraire, 8281.
Landry, André, 6774.
Loi des Juges, 11960, 12148.
Loi des Pénitenciers, 11656.
Loi uniforme de naturalisation, 2453.
Miller, R.-C., 3832.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7661.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10070.
Pomminville, Dr J., 963.
Protection des douanes et des pêcheries, 3405.
Révocations à Descouse et à Arichat, 938.
Traitement des juges, 6482.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3958.
Association protectrice des médecins canadiens, 4002.
Code criminel, modification du:
——Article 3, (agents de la paix); adopté, 11939.
——Article 4, (armes dangereuses); adopté tel qu'amendé, 11940.
——Article 8, (séduction par un patron), 11941.
——Article 14, (refus de pourvoir), 11942.
——Article 15, (mari et femme; vol quand ils vivent séparément), 11946.
——Article 16, (fausses déclarations par écrit), 11946.
——Article 24, (arrestation, sans mandat, pour procurer des femmes), 11948.
——Article 25, (sommation ou mandat aux témoins), 11948.
——Article 26, (déposition par écrit ou en sténographie), 11948-9.
——Article 27, (avis d'appel), 11949.
——Article 29, (appel dans certains cas), 11957.
——Article 31, (déposition faite à instruction préliminaire lue comme preuve), 11957-9.
——Article 34 et amendement adoptés, 11959.
Cour d'échiquier, 3458.
Cour suprême, 8810.

DOHERTY (Hon. Charles-Joseph)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6829; amendement Guthrie à l'article 3, rejeté, 6844.
Loi des Juges, 12275.
Police fédérale, 8806.

Discussion des subsides:
Administration de la Justice.—W.-M. Reade, 6490.
———Traitement du personnel, 11288.
Appel au Cons. Privé *re* mariages, 12398.
Commission anglo-américaine, 11324.
Ministère de la Justice.—Dépenses casuelles, 6482.
Pénitenciers, 6491.
———Colombie-Anglaise, 11317.
———Manitoba, 11317.
———Saint-Vincent-de-Paul, 11312.
Sous-ministre de la Justice, augment. du traitement du, 12385.

INCIDENTS.

Beauchesne, Arthur, 11288.
Destitutions à Descouse.—Affaire Landry, 4060.
Landry, Andrew, 3863.
———Léon-N., 3863.
Membres du comité judiciaire en Angleterre, 8044.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8039.
Yacoloff, sursis accordé à, 1885.

INTERPELLATIONS.

Uniformité des lois de naturalisation, 2803.

MOTIONS.

Chasse pélagique du phoque, 11645.
Code criminel, modification du.—Amendement à article 4, 11940.
Loi des Juges, 11527, 11985.
Loi des Pénitenciers, 11268, 11671.
Registraire de la cour suprême, 8119.
Tribunaux supérieurs d'Ontario, 6505 6.

PROJETS DE LOI.

Chasse pélagique du phoque, 11645; dépôt et 1ère lect., 11647; 3e lect., 11939.
Code criminel, modification du, 1ère lect., 10367; 2e lect., disc. des articles, 11939; 3e lect. et adopt., 11959.—Amendements du Sénat, 2e lect. et adoption, 12493.
Cour d'échiquier, dépôt, 1884; 1ère lect., 1885; 2e et 3e lect. et adoption, 3458, 3461; 2ième délibération; amendements du Sénat adoptés, 8280.
Cour suprême, dépôt et 1ère lect., 8291; 2e lect. et disc., 8810; disc. des art., 10103; 3e lect. et adoption, 10116.—Amendements du Sénat adoptés, 10988.
Loi des Juges, 1ère et 2e lect., 11985; disc. en comité, 12148; 12275; 3e lect. et adoption, 12276.
Loi des Prisons et maisons de correction; dépôt, 11267; 2e lect., disc., 3e lect. et adoption, 11795.
Loi des Pénitenciers, 1ère et 2e lect., 11671; 3e lect., 11939.
Police fédérale, dépôt, 1ère lect., 8263; 2e lect. et disc., 8806; 3e lect. et adopt., 8809.

DOHERTY (Hon. Charles-Joseph)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Tribunaux supérieurs d'Ontario, dépôt, 6505; 1ère lect., 6506; 2e lect. et disc. des art., 6828; 3e lect. et adopt., 6844.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Cour suprême, traitement du registraire, dépôt, 8119; disc., 8281, 1ère et 2e lect. et adoption, 8291.
Loi des Juges, dépôt, 11526; disc. en comité, 11959; résolution adoptée et lue 1ère et 2e fois, 11985; rapport, 1ère et 2e lect. et adoption, 12149.
Loi des Pénitenciers, dépôt, 11268; disc. en comité, 11656; 1ère et 2e lecture et adop., 11671.

RAPPORTS.

Justice, 151.

QUESTIONS.

Amendement à la loi des compagnies, 615.
Autorisation des compagnies, 616.
Avocats du ministère de la Justice à Québec, 7684.
Bonaventure, recenseurs du comté de, 2435.
Cour suprême de l'Ile du Prince-Edouard, 9610.
Hughes, major, W.-S., 3278.
Justice, ministre intérimaire de la, 1394.
Loi des Pénitenciers, 8119.
Loi du Mariage, 594.
Maisonneuve, procès relatif à l'élection de, 3132.
Morrison, F.-A., 1532, 6455.
Platt, Dr, 1180.
Portsmouth, pénitencier de, 1180, 3377.
Refus de recevoir les prisonniers, 1394.
Titre de biens-fonds au Manitoba, 12292.
Traitement des juges, 2061.

DONNELLY (James-J.) *Bruce-Sud.*

INCIDENTS.

Observations sur l'interdiction du bétail canadien en Angleterre, 1603.

DOUGLAS (James-M.) *Strathcona.*

DÉBATS.

Embranchements du Canadian-Northern, message du Sénat, 11724.
Loi des Banques, 2424, 10584.
Loi des Inspections et de la vente, 9953.

Discussion des subsides:
Allocations pour la milice, 11344.
Immigration chinoise, 11895.
Ouvrages de protection à Prince-Albert, 11832.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise, 11320.

DOCUMENTS.

Révocations à Strathcona, 966.

INCIDENTS.

Travaux de protection à Edmonton, rive sud, 11832.

PROJETS DE LOI.

Foy, Ruby Christina, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.

DOUGLAS (James-M.)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Pacific and Peace River Railway Co., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6546; 3e lect. et adoption, 8825.

QUESTIONS.

Bow, William, 1399.
Canadian Northern, rampes maximum, 11906.
Gratification de la campagne des Fenians, 2686.
Levi Lachlan, de Strathcona, Alta, 2686.
Mann, George-S., 652.
Moosejaw.—Edifice de l'immigration, 11521.
Orange, George, 2439.
Taux de fret sur le Pacifique-Canadien, 11907.

EDWARDS (John-Wesley) *Frontenac.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8786, 9074.
Baldwin, Eugene-O., 8250.
Budget général, 10742, 10878.
Droit sur les machines à fossoyer, 6860.
Encouragement de l'agriculture, 8328.
Forces navales de l'empire, 1620.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6879.
Landry, André, 6809.
Loi des Banques, 10387.
Pollution des eaux navigables, 8878.
Primes aux volontaires, 9173.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8839.
Association protectrice des médecins canadiens, 3987.
Avancement de l'instruction agricole, 8748.
Forces navales de l'empire, 4637, 4651, 9727.

Discussion des subsides:

Administration de la justice.—Traitement du personnel, 11290.
Commission du Service Civil, 6676.
Fermes expérimentales, 10564.
Pénitenciers.—Saint-Vincent-de-Paul, 11303.

INCIDENTS.

Explication sur un fait personnel, 4198.
McConville, Charles, 11306.
Questions de privilège, 8264.

QUESTIONS.

Eau potable pour le parlement, 2483.
Hughes, major, W.-S., 3278.
Indemnité du chef de l'opposition, 8596.
Platt, Dr, 1180.
Portsmouth, pénitencier, 1180, 3277.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert) *Westmoreland.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6279.
Ajournement du comité, 6080, 6094, 6186.
Amélioration des grandes routes, amendements du Sénat, 12367.
Amendement du Sénat *re* chemins de fer de l'Etat, 12383.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733.
Classement du personnel des Communes, 12319.
Comité des banques et du commerce, 9108.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Convention commerciale avec les Antilles, 9?3.
Déplacement des gares terminus, 7945.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2042.
Forces navales de l'empire, 4305.
Landry, André, 6806.
Lanigan, Ernest, 957.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9113.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1790.
Loi des Banques, 1298, 1306, 2485.
Loi des Juges, 11980.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8624.
Obligations du G.-T.-P., 1618.
Présidence du comité, 6208.
Règlement de la Chambre, 6358, 6510.
Service des phares et des côtes, 6400
Service de transport sur l'Atlantique, 9353.
Tarifs des messageries, 3532.
Taux de transport dans l'Ouest, 9239.
Terrains à Saint-Pierre, (N.-E.), 991.
Traité anglo-japonais, 7401.
Traitement des juges, 6488.
Travaux de la Chambre, motion d'ordre, 3284.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3960.
Association protectrice des médecins canadiens, 3511, 3966.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8377.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4538.
Compagnie de navigation Richelieu Ontario, 3078.
Compagnie de traction, d'éclairage et de force de Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, 3119.
Compagnie d'irrigation et de chemin de fer d'Alberta, 3109.
Compagnie d'irrigation et d'énergie d'Ebro, 3117.
Convention commerciale avec les Antilles, 2134, 2176, 2186.
Forces navales de l'empire, 4646, 5290, 5511.
Loi des Banques, 10396, 10606, 10977.
Loi des Postes, 12262.
Ordre indépendant des Forestiers, 7393.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 6956.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12420.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8977.
Haut commissaire à Londres, 6654.
Marine et pêcherie.—Dépenses casuelles, 12399.

DOCUMENTS.

Acquisition des lignes tributaires de l'Intercolonial, 1883.
Annulations de contrats pour le transport des dépêches dans le Nouveau-Brunswick, 3559.
Bac à vapeur entre le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, etc., 1883.
Caisse de prévoyance des employés de l'Intercolonial, 3559.
Cochrane, G. H., 724.
Contrôleurs des billets sur l'Intercolonial et sur chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 2470.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Décrets du conseil relatifs à la gestion des chemins de fer de l'Etat depuis le 1er octobre 1911, 681.
Fourniture de l'eau à la station de Dorchester, 1883.
Kouchibougouac, N.-B.—Service de poste, 9494.
Lanigan, Ernest, 957.
McLaughlin, Elgin, 1581.
Nouvelles nominations au Cap-Tourmentin, Baie-Verte et Shédiac, 8586.
O'Neil, Ellen Mme, 6618.
Préfet du pénitencier de Dorchester, 1882.
Pipes, A.-B., 1882.
Projet de diminution des heures de travail pour les employés de l'Intercolonial, 2729.
Quai de Gatros, N.-B., 3670.
Quai de l'Intercolonial, 3275.
Renvois du scervice public ordonnés par l'administration dans le comté de Westmoreland, N.-B., 2729.
Tracy, M.-L., 3274.
Transport des journaux, etc, par la poste dans le Nouveau-Brunswick, 6944.

INCIDENTS.

Ajournement du comité général, 6080, 6094.
Droits de circulation sur l'Intercolonial, 158.
Explications sur un fait personnel, 708, 1997.
Funérailles de l'hon. John Haggart, 6078.
Inspection gratuite du foin, 716.
Lanigan, Martin, 7853.
Observations relatives au règlement de la Chambre, 6506.
Prix du transport du foin, 903.
Rainbow, 10985.
Règlement de la Chambre, reprise de la discussion, 6546.

INTERPELLATIONS.

Commission royale d'enseignement technique, 9364.
Forces navales de l'empire, 4840.
Intercolonial.—Bureau administratif, 7045, 7083.
Lanigan, Martin, 6940, 12150.
Quai de Sackville, N.-B., 6702.
Travaux de la Chambre; documents, 3226.

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, amendement rejeté, 4002.
Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement Pugsley, 9024; sous-amendement rejeté sur division, 9063.
Embranchements de l'Intercolonial, 851.
Résolution concernant les tarifs des messageries, 3532; adoptée telle qu'amendée, 3557.

PROJETS DE LOI.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Deslandes, George-Sentis, 1ère lect., 9364.
Tarifs des messageries, modifié et adopté, 3557.

Tarifs des messageries, 3532.

QUESTIONS.

Allume-feu pour l'Intercolonial, 977.
Cadenas pour sacs du courrier, 7428, 8593.

EMMERSON (Hon. Henry-Robert)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Carson, A.-B., 3224.
Elevage des animaux à fourrure, 2237.
Embranchements de l'Intercolonial, 3224, 3666.
Garde-pêche à Shédiac, N. B., 3124.
Gestion de l'Intercolonial, 642.
Gutelius, F.-P., emploi de, 8363.
Installation du gaz aux ateliers de l'Intercolonial, 3225.
Intercolonial.—Achat de linoléum, 3526.
———Administration, 1180.
———Lignes d'embranchement, 2000.
Loi des Pénitenciers, 8119.
Ocean Limited, 1196.
Percepteurs des billets sur l'Intercolonial, 2225.
Propagation des animaux à fourrure, 2436.
Quai de Gatros, N.-B., 3279.
———Richibouctou, 9488.
———Sackville, N.-B., 3662.
Receveur des postes à Ammon, N.-B., 12291.
Transcontinental.—Division Moncton-Edmunston du, 2001.
Tronçon de l'Intercolonial à Dorchester, 2224.
Uniformes d'hiver des employés de l'Intercolonial, 2799
Wagons sur l'Intercolonial, 2225.

SCRUTIN.

Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement rejeté, 52 à 90, 9064.

ETHIER (Joseph-Arthur-Calixte) *Deux-Montagnes.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5010, 9748.

DOCUMENTS.

Courriers de malle dans Deux-Montagnes, 1582.
Gardiens de phares dans Deux-Montagnes, 1582.
Lacroix, Edmond, 8365.
Larocque, Rodrigue, 8365.
Maîtres de poste dans Deux-Montagnes, 1582.
Sauriol, M., 1584.

INCIDENTS.

Observation sur un fait personnel, 6246.
Réclamation de Mme Laberge, 813.

QUESTIONS.

Histoire officielle du Canada, 975.
Lacroix, Edmond, 7435.

FORGET (Sir Rodolphe) *Charlevoix et Montmorency.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 486.

Discussion des articles:

Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3085.

INCIDENTS.

Explication sur un fait personnel, 2328.

FORGET (Sir Rodolphe)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Association des comptables canadiens, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2372; discussion, 3902; rapport, 3905; discussion reprise, 3958, 4106; 3e lect. et adoption, 6393.

FORTIER (Edmond) *Lotbinière.*

DOCUMENTS.

Abel, Philéas, 11137.
Daigle, Napoléon, 11137.
Employés publics dans Lotbinière, 834.

QUESTIONS.

Abel, Philéas, 9111.
Bergeron, Charles, 9489.
Bernard, Edmond, 9482.
Construction de quais, 9111.
Daigle, Napoléon, 9111.
Demers, Gédéon, 9111.
Doré, François, 9111.
Gardien de phare à Boulard, 9111.
Graines de semence pour Québec, 8894.
Leclercville.—Bureau de poste, 9482.
Lemay, Omer, 9111.
Saint-Agapit.—Maître de poste, 9482.
Sainte-Emilie de Lotbinière.—Maître de poste, 9482.

FOSTER (Arthur-DeWitt) *Kings, N.-E.*

DÉBATS.

Election d'Antigonish, 10551.
Loi des Inspections et de la vente, 9954.

Discussion des subsides:

Marine et Pêcheries.—Dépenses casuelles, 12397.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11257.

INCIDENTS.

O'Brien, Michael, 11086, 11092.

QUESTIONS.

Approvisionnement des camps militaires, 9480.
Camp d'Aldershot, 9480.

FOSTER (Hon. George-Eulas) *Toronto-Nord.*

DÉBATS.

Convention commerciale avec les Antilles, 906, 2064.
Forces navales de l'empire, 1401.

Discussion des articles:

Convention commerciale avec les Antilles, 2096, 2168, 2193, 2195.

Discussion des subsides:

Commerce.—Elévateurs de têtes de ligne, 12461.

INTERPELLATIONS.

Détournement du trafic du grain, 2572.
Gouvernement et élévateurs régionaux, 2570.
Loi des Grains, 2063, 2570.
Taux océaniques, 2571.

FOSTER (Hon. George-Eulas)—*Suite.*

MOTIONS.

Convention commerciale avec les Antilles, 2e lect., 2064; adoptée, 2095.

PROJETS DE LOI.

Convention commerciale avec les Antilles, dépôt et 1ère lect., 929; 2e lect., discussion générale, 2064; discussion en comité général, 2095, 2164, 2167; rapport, 2200.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Convention commerciale avec les Antilles, dépôt, 809; discussion, 906; rapport, 2e lect. et adoption, 929.

RAPPORTS.

Commerce, n° 2, 1034.
Commerce et Industrie (Partie III), 1532.
Commissaires des grains du Canada, dépôt, 2642.
Ministère du Commerce et de l'Industrie, dépôt, 2481.
Statistiques, 1532.

QUESTIONS.

Chèques à recenseurs du comté de Bonaventure, 2481.
Commerce entre le Canada et la Jamaïque, 1038.
Emplacements d'élévateurs de têtes de ligne, 637.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Loi des Céréales, 2485.
Merger de Québec, 1535.
Nombre de cultivateurs canadiens, 637.
Traité entre le Canada et les Antilles, 711.

FOWLER (George-William) *King's-Albert.*

DÉBATS.

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 745.
Discours sur l'adresse, 338.
Loi des Juges, 11979.

Discussion des subsides:

Edifice public à Ashcroft, C.-A., 11824.

PROJETS DE LOI.

Brevet appartenant à l'hon. Ambroise Richard et autres, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; en suspens, 3899; 2e et 3e lect. et adoption, 3956-8; amendements par le Sénat référés au comité des bills d'intérêt privé, 7981.

QUESTIONS.

Achats de meubles d'occasion, 9483.
Auditeur général, 9483, 10435.
Fraser, famille, nominations de, 9483.

FRIPP (Alfred-Ernest) *Ottawa.*

DÉBATS.

Pollution des eaux navigables, 8874.

Discussion des articles:

Code criminel, modification du, 11943, 11946.
Forces navales de l'empire, 9789.

FRIPP (Alfred-Ernest)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:
Nouvelle salle d'exercices d'Ottawa, 11817.

INCIDENTS.

Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879.

MOTIONS.

Amendement du Sénat au bill concernant la ville d'Ottawa renvoyé au comité. Adopté, 11336.
Aqueduc d'Ottawa.—Adoptée, 8790.

PROJETS DE LOI.

Académie royale canadienne des arts, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 3523.
Blaubtein, Archie, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 11062.
Cité d'Ottawa, 1ère lect., 8884; 2e lect., 9030; 3e lect., 10434; renvoyé au comité des bills privés, 11336.
Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect et adoption, 3109.
Compagnie du gaz d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 3e lect., 2618.
Compagnie électrique d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1412; 3e lect., 1617.
Evangelical Lutherian Joint Synod of Ohio and other States, 1ère lect., 1268; 2e lect., 11726; 3e lect., 12186
Lacey, Mabel, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Ottawa and Montreal Transmission Co., Ltd, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect., 8803.
Ottawa Terminals Railway Company, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
People's Trustee & Security Company, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adoption, 3521.
Regal Trust Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., 3521.
Smith, Malcolm, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.

GARLAND (William-F.) *Carleton, Ont.*

Présentation, 4.

QUESTIONS.

Commission des services administratifs, 8034.
Département de l'imprimerie et de la papeterie, 8034.
McGrath, E.-A., 7605.

GAUTHIER (Louis-Joseph) *Saint-Hyacinthe.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6354.
Ajournement du comité général, 6107, 6122.
Discours sur l'adresse, 115.
Forces navales de l'empire, 1759.
Madification de règle 17 de la Chambre, 8105.
Question de règlement, 6110.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4781, 4785, 5720, 6122.

DOCUMENTS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, (dépôt), 6250.

GAUTHIER (Louis-Joseph)—*Suite.*

INCIDENTS.

Affaire Coderre, 5808, 6249.
Explication sur un fait personnel, 5808.

INTERPELLATIONS.

Question de privilège, 5319.

MOTIONS.

Enquête *re* l'hon. Louis Coderre, 6263; rejetée, 6356.

QUESTIONS.

Bourassa, Emile, 7431.

GAUTHIER (Louis-Philippe) *Gaspé.*

DÉBATS.

Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1837.

PROJETS DE LOI.

Quebec Rapid Transit Coy., 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc. des articles, 9758; 3e lect. et adoption, 9759.

QUESTIONS.

Gardien du phare de l'Ile-aux-Œufs, 9487.
Pelletier, Tancrède, 9487.

GAUVREAU (Charles-Arthur) *Témiscouata.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9093.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3502.
Encouragement de l'agriculture, 8335.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 9123.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 1009.

Discussion des articles:
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8377.
Colis postaux, 12182.
Forces navales de l'empire, 4912.

Discussion des subsides:
Fraserville.—Améliorations au quai, 11846.
Intercolonial, 7012.
——Agrandissements à Rivière-du-Loup, 11218.
Rivière-du-Loup.—Améliorations au quai, 11826.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11256.

DOCUMENTS.

Jarvis, W., 1583.
Lapointe, S., 8365.

INCIDENTS.

Caron, J.-B.-T., 11184.
Frénette, M., salaire de, 11864.
Gilbert, M., d'Arthabaska, 11863.
Impression des réponses aux questions, 3222.
Laforce, J.-E., 11844.
Mailloux, Mme, de Fraserville, enquête, 11675.
Réponses longues à des questions, 3138.

GAUVREAU (Charles-Arthur)—*Suite.*

INTERPELLATIONS.

Demande de graines de semence, 4415.
Martin, Elie, 11864.
Organisation de la milice canadienne, 5323.

QUESTIONS.

Amqui.—Service du courrier, 3133.
Beaulieu, Edouard, 1790.
Cacouna.—Approvisionnement d'eau de la station, 8596.
Cadenas de sacs à dépêches, 7838.
Collin, Joseph, 12146.
Dugal, G.-Alphonse, 4012, 4190.
Dupont, Joseph, 2688.
Fournier, Honoré, 1784.
Fraserville.—Port, 1038.
Giroux, Dr, 12146.
Hamel, Philippe, 1790.
Ile-Verte.—Quai, 1787.
———Service du courrier, 4570.
Intercolonial:
———Dimanches, 8362.
———Embranchement "Tobin", 8885.
———Glace, 1786.
———Inspection des embranchements, 2232.
———Service, 8890.
Laferrière, J.-Alban, 3664.
Leclerc, J.-G., 1789.
L'Etoile, enquête sur le compte de Joseph, 2222
L'Islet:
———Agents douaniers du comté de, 2230.
———Bureaux de poste du comté de, 1784.
———Quai, 1783.
———Receveurs de la poste destitués, comté de, 1789.
Michaud, J.-A., 8890.
Milice canadienne, 4569.
Morin, David, 1784.
———Esdras, 973.
———Joseph, 2687.
Pelletier, J.-H., 951.
Pineault, Louis, 2693.
Quebec Central, le, 1783.
Saint-Eloi.—Courrier de, 1038.
Saint-Roch-des-Aulnaies:
———Affaires de la marine, 821.
———Bateau-phare, 974.
———Fonctionnaires de l'accise, 827.
Service postal de Saint-Patrice de la Rivière-du-Loup à Notre-Dame du Portage, 3524.
Traitement de la tuberculose, 1594.
Trois-Pistoles.—Brise-lames, 11521.
Trois-Pistoles et les Escoumains, transport du courrier, 9486.
Vétérans du comté de Témiscouata, 712.
Viel, Jos., 4572.
Volontaires de la campagne des Fenians, 1786.

GERMAN (William-Manley) *Welland.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8457.
Amendement Maclean, résolution pour modifier règle 17 de la Chambre, 7917.
Forces navales de l'empire, 1333, 1340, 3616.
Ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London, 12025.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8803.
Loi des Banques, 1294, 2541.

GERMAN (William-Manley)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Loi des Juges, 12148.
Loi uniforme de naturalisation, 2463.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7787.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6729.
Règlement de la Chambre, 6540.
Service des phares et des côtes, 6410.
Subventions au Canadian Northern, 12057, 12098.
Traité anglo-japonais, 7232.
Traitement des juges, 6482.

Discussion des articles:

Canadian Northern, 4546.
Code criminel, 11939, 11940, 11954.
Commission du port de New-Westminster, 2614.
Convention commerciale avec les Antilles, 2149.
Forces navales de l'empire, 4424, 4471, 4600, 4657, 4661, 5269, 5791, 9406, 9409, 9545, 9586, 9660, 9681.

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11343.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6684.
Commission de conservation, 6660.
Commission des eaux profondes, 11841.
Commission du Service civil, 6672.
Dragage.—Ontario et Québec, 11837.
Impression des billets fédéraux, 6690.
Monnaies étrangères, etc., 6697.
Port-Colborne.—Elévateur, 11625.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11256.
Vaisseaux dragueurs, 11833.

DOCUMENTS.

Transfert de la Canadian Guardian Life Insurance Co., 5225.

INCIDENTS.

Canal Welland, 11621, 11623.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11751.
Forces navales de l'empire, 5449.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6627.
Grâce de Dullman, détenu à Kingston, 6812.
Humberstone.—Pont, 11632.
Interpellation du règlement de clôture, 9858.
Rumeur de changements dans le ministère, 4417.
Thorold.—Edifice public, 11815.

INTERPELLATIONS.

Protection des pêcheries, 6711.

MOTIONS.

Canadian Northern, subventions.—Amendements, 12103, 12132, 12190, 12199.
Forces navales de l'empire.—Amendements, 9413, 9845, 9847.

QUESTIONS.

Centenaire de la Paix, 12292.
Construction du Canal Welland, 952.
Directeur de la poste de Picton, Ont., 8118.
Pettit, W.-V., 8118.

GIRARD (Joseph) *Chicoutimi-Saguenay.*

DÉBATS.

Encouragement de l'agriculture, 8336.

GRAHAM (Hon. George-P.) *Renfrew-Sud.*

DÉBATS.

Ajournement du comité général, 6108.
Amélioration des grandes routes, 8434, 9080, 9099, 12341.
Amendement de M. Maclean, Hal., 7918.
Budget général, 10952.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733, 788, 8367, 8388.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 7562.
Chemins de fer de l'Etat, 12382.
Forces navales de l'empire, 1087, 3874.
Grève sur le C.P.R., 2020.
Intercolonial, lignes tributaires, 1871, 8800, 9121.
Intercolonial Trust and Investment Company, 4011.
Loi des Banques, 10669, 10957.
Loi des Juges, 11972.
Miller, R.-C., 3766.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7916, 8522.
Motion d'ajournement Béland, 8071.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6738.
Obligations du G.-T.-P., 1609.
Ordre indépendant des Forestiers, 1338.
Primes à la fabrication du plomb, 10441.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien du Nord d'Ontario, 8698.
Rentes viagères de l'Etat, 9880.
Richelieu et Ontario, Cie, 1336, 3495.
Question de règlement, 12141.
Service des phares et des côtes, 6413.
Subventions au Canadian Northern, 12052, 12071, 12086.
Traité anglo-japonais, 7267.
Union, compagnie d'assurance sur la vie, 8607.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 4004.
Avancement de l'instruction agricole, 8748.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 3513.
Canadian Northern, 4500, 4504, 4518, 4530.
——— Lignes d'embranchement, 3514.
Chemin de fer Canadien-du-Nord de Québec, 3518.
Classement du personnel des Communes.—Incident Colwell, 12303; service du Hansard, 12317.
Compagnie du chemin de fer Shuswap-Okanagan, 3517.
Convention commerciale avec les Antilles, 2156.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6839.
Dominion Trust, 3520.
Forces navales de l'empire, 4619, 5113, 5699, 6019, 6239, 9593, 9622, 10327.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Imperial Underwriters' Association, 4561.
Intercolonial, lignes subsidiaires, etc., 8792.
Loi des Falsifications, 11986.
Loi des Juges, 12275.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12204.
Regal Trust Company, 3521.
Richard, A.-D., brevet de, 3957.
Service de télégraphie sans fil et câbles océaniques, 12003.
Subvention au Temiscaming and Northern Ontario, 12219, 12225.

GRAHAM (Hon. George-P.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11341.
Améliorations au chenal des îles Pique-Nique, 11827.
Arts, agriculture et stat., exposition, 10672.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6683.
Canal de la vallée de la Trent, 11584, 11617.
Commission de conservation.
Commission des eaux profondes, 11841.
Commission du Service Civil, 6673.
Corps de cadets, 11385-6.
Dépenses pour causes devant Commission des chemins de fer, 11635.
Distribution des documents parlementaires, 11871.
Eganville, Ont.—Edifice public, 11813.
Fermes expérimentales, 10550.
Fleuve Saint-Laurent et Commission des Grands Lacs, 11841.
Fredericton.—Augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
Halifax.—Port, 7012.
Impression des billets fédéraux, 6692.
Intercolonial.—Chemin de fer, 11642.
———Installations à Fredericton, 11170.
———Lévis, améliorations, 11214.
———Matériel roulant, 11219, 11229.
———Renforcement des ponts, 11156.
———Tête de ligne à Halifax, 11210.
———Voie de Dartmouth à Dean, N.-E., 11234.
Le Pas.—Quai, 11830.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.
Monnaies étrangères et autres, 6696.
Ottawa.—Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11412.
———Nouvelle salle d'exercices, 11817.
Pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.
Port-Colborne.—Elévateur, 11629.
Québec.—Pont, 11578.
———Port de, pour améliorer la navigation de la rivière Saint-Charles, 11466.
Rapport Schreiber, 6657.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11468.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6612.
Saint-Laurent.—Chenal de Kingston à Brockville, 11829.
Secrétaire d'Etat.—Traitements, 11878.
Sous-ministre de la Justice.—Augmentation du traitement, 12388.
Terminus du ch. de fer de la baie d'Hudson, 11261.
Toronto.—Améliorations du port, 11467.
———Edifice militaire, 11819.
Transcontinental national, 7041, 11416, 11562, 11547.
Travaux publics.—Appointements, 11396.

DOCUMENTS.

Accidents sur le canal Welland durant l'année expirée le 25 nov. 1912, 2471.
Commissaires des chemins de fer, 724.
Courrier entre Wentworth et Colborne, 9871.
Hughes, B., 1583.
Lisière d'un mille, chemin de fer de la baie d'Hudson, 2728.
McLatchie, Thomas, 1581.
Redmond, D.-A., 2480.
Transcontinental.—Instructions aux ingénieurs, 724.
———Rampes, 9494.

GRAHAM (Hon. George-P.)—*Suite.*

INCIDENTS.

Boîtes de livraison rurale, 7148.
Buckhorn, pont de, 3668.
Canal Welland, 11622.
Caron, J.-B.-T., commissaire de l'Intercolonial, 11199
Chisholm, Donald, 11856.
Démission d'un employé du gouvernement à Renfrew-Sud, 11842.
Désastre de Barry-Bay, 3287.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Droit de s'exprimer en français dans la Chambre, 11170.
Explication sur un fait personnel, 717.
Lignes télégraphiques, rapport des, 11845.
Nouveaux palais administratifs, 11409.
Poirier, Paschal, 8970.
Reid, M., statisticien à Cardinal, 11644.
Révocation d'un fonctionnaire à Colborne, 8981.
Salle d'exercices de Renfrew, 11899.
Sous-ministre au revenu de l'Intérieur, 11846.

INTERPELLATIONS.

Chemin de fer Québec-Saguenay, 8598.
Commission du Transcontinental, 9365.
Naufrage de Barry-Bay, 4415.
Nomination de Gutellius, 9365.

MOTIONS.

Amendement à résolution pour subventions au Canadian Northern, 12135.—Motion déclarée irrégulière, 12136.
Amendement au bill des subventions au Canadian Northern, 12187.—Rejetée sur division, 12189.
Amendement au bill des subventions au Canadian Northern, 12197.—Rejetée, 12199.
Déplacement des gares terminus, 1ère lect. du projet de loi.—Motion adoptée, 7946.
Forces navales de l'empire, remise de discussion de l'article 4.—Scrutin, 9641.

PROJETS DE LOI.

Déplacement des gares terminus, dépôt, 7942; 1ère lect., 7946.

QUESTIONS.

Balkam, M., 8118.
Boyter, D., 8885.
Brennan, James-F., 8901.
Colborne.—Sous-percepteur des douanes, 8364.
Little-Current.—Phare de, 8885.
Mayflower.—Désastre du, 2441.
———— Naufrage du, 7247.
McCraw, Byron, 8901.
Morrow, John, 8364.
Passages à niveau, 634.
Redmond, D.-A., 1400.
Renfrew-Sud.—Boîtes de postes rurales, 7248.
Sorel.—Chemin de fer de halage, 592.
Transcontinental, 6451.
———— Commission d'enquête, 635.

GREEN (Robert-Francis) *Kootenay.*

Présentation, 4

DÉBATS.

Loi des Inspections et de la vente, 9955.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.

GREEN (Robert-Francis)—*Suite*

PROJETS DE LOI.

Athabaska and Grande-Prairie Railway Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; disc. des art., 3e lect. et adoption, 9226-7.
Compagnie du chemin de fer Caribou-Barkerville-Willow-River ,1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3522.
Compagnie du chemin de fer Shuswap-Okanagan, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect. et adoption, 3517.
Kettle Valley Railway Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Imperial Underwriters Corporation, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3183; comité général, 4555-6; disc. des articles, 6394; 3e lect. et adoption, 6396; amendements du Sénat adoptés, 9867.

GUILBAULT (Joseph-Pierre-Octave) *Joliette.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 586.
Forces navales de l'empire, 4021.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 10309.

INCIDENTS.

Question de privilège, 4198.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire.—Amendement, 3364.
Forces navales de l'empire.—Sous-amendement, 4025; rejeté, 4409.

PROJETS DE LOI.

Compagnie du chemin de fer Nord-Canadien de Québec, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 3518-20; renvoi au comité, 11335; reprise de discussion, 11725.

QUESTIONS.

Révocations de 1896 à 1911 dans Joliette, 2440.

GUTHRIE (Hugh) *Wellington-Sud.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 664.
Amélioration des grandes routes, 9072.
Forces navales de l'empire, 1436, 1440.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6867.
Grève des photograveurs, 7975.
Loi des Banques, 1306, 2427.
Loi des Juges, 12149.
Miller, R.-C., 3826.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8486.
Règlement de la Chambre, 6524.
Réserve indienne de Kitsilano, 8726.
Tarif douanier, 6649.
Traité anglo-japonais, amendement Oliver, 7352.
Traitement des juges, 6482.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8842.
Avancement de l'instruction agricole, 8750.
Commission du port de New-Westminster, 2616.

GUTHRIE (Hugh)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Convention commerciale avec les Antilles, 2137.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6830.
Forces navales de l'empire, 4853, 9588, 9794.
Loi des Banques, 10427.
Newman, F. J., brevets de, 4455.
Ordre indépendant des Forestiers, 7392.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8946, 8971.

DOCUMENTS.

Short, George, 1582.

MOTIONS.

Amélioration des grandes routes.—Amendement, 9072; rejeté, 9103.
Cours supérieures de la province d'Ontario.—Amendement à l'article 3, 6839; rejeté, 6844.
Forces navales de l'empire.—Amendement, reprise de la discussion, 7437; rejeté, 9845.

PROJETS DE LOI.

Gonier, Alexandre-Zéphirin, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.

HAZEN (Hon. James-Douglas) *Saint-Jean, Ville et Comté.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6108, 6189.
Convention commerciale avec les Antilles, 9005.
Forces navales de l'empire, 1059.
Intercolonial, lignes tributaires de, 1803.
Landry, André, 6764, 6774.
Loi des Juges, 11978.
McNeil, Lauchlin, 874.
Montréal.—Commission du port, 931, 1573.
Pollution des eaux navigables, 8865.
Protection des douanes et des pêcheries, 3377, 3452.
Québec.—Commissaires du port, 8267.
Radiotélégraphie, 794.
Renvois à Descouse et à Arichat-Ouest, 847, 942.
Service des phares et des côtes, 6400.
Vancouver.—Commissaires du port, 8741.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3973.
Canadian Explosives, Limited, 2966, 2970.
Canal de la baie Georgienne, 3176.
Cour suprême, 8822.
Forces navales de l'empire, 4424, 4458, 4577, 4591, 4593, 4601, 4777, 5233, 9431, 9433, 9578.
Galerie nationale du Canada, 9255.
Loi des Postes, 12265.
Marine marchande du Canada, 932.
New-Westminster.—Commission du port, 2611, 2643.
North-Fraser.—Commissaires du port, 2653.
Québec.—Commissaires du port, 8805, 9148.
Radiotélégraphie, 8933.
Vancouver.—Commissaires du port, 9154.

HAZEN (Hon. James-Douglas)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Antigonish.—Services de goélettes, 12461.
Bateau à vapeur entre Halifax, la baie de Mahon, etc., 6469.
Bateau-bouée pour remplacer le *Shamrock*, 6421.
Bélanger, J.-B., capit., 6494.
Brise-glace dans la baie du Tonnerre, etc., 11117.
Chenal maritime du Saint-Laurent, 11063.
Commission de conservation, 6664.
Construction de feux et balises, 11115.
Entretien et réparations des phares, 11113.
Examen des capitaines et des seconds, 11038.
Hôpitaux de marine, 11122.
Inspection du bétail canadien, 11053.
Magasin de sauvetage—6375.
Marine et Pêcheries:
———Administration centrale, 10990.
———Agences, loyers et dépenses casuelles, 11112.
———Dépenses casuelles, 12397.
New-Glasgow.—Service de goélette, 12161.
Outillages de sauvetage, 11053.
Pensions aux pilotes, 11120.
Pictou.—Service de goélette, 12461.
Pilotage en bas de Québec, 6386.
Pilotage, etc., 11118.
Service de goélette: Pictou, New-Glasgow et Antigonish, 12461.
Service de la marine.—Protection, le *Karluk*, 6437.
Service des phares et des côtes, 6100.
Service maritime et fluvial.—Commis aux vivres, 6371.
———Dépenses imprévues, 11056.
Service postal d'hiver, 11049 et suiv.
Sir Hector, le, 12411.
Subventions aux steamers.—I. P.-E., Cap-Breton et Terre-Neuve, 12460.
Surveillance des pêcheries, 6422.
Transport du poisson frais, 12411.
Trent.—Canal de la, 12447.

DOCUMENTS.

Bassins de radoub, plans, (dépôt), 1392.
Québec.—Dépenses projetées pour le port de, 9148.
Québec.—Mémoire *re* port de, 9149.

INCIDENTS.

Commission sur le pilotage, 7859.
Coût de la construction des vaisseaux de guerre, 5470.
Demande de documents *re* destitution Wm-A. Duann, 7854.
Duke of Connaught, cale flottante, 718, 720.
Examens des marins, 2167.
Macdonald, John, 11674.
Matériel de rép. etc., des navires, 1439.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6713.
O'Brien, Michael, 11075.
Pilotage sur le Saint-Laurent, 2347.
Question de privilège, 7856.
Rainbow, 10985.
Richards, Stephen C., 11081.
Webster, Dr C.-O., 11110.

INTERPELLATIONS.

Bateau sur le lac Winnipeg, 11128.
Commission des pêcheries, 11129.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Demande de documents, 5316.
Etat de la glace dans l'océan Atlantique du Nord, 6709.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Forces navales de l'empire, 4841.
Licenciement des marins du *Niobé*, 8461.
Pêche aux phoques, 6711.
Pêcheries de la Colombie-Anglaise, 4197.
Protection des pêcheries, 6711.
Saint-Jean, N.-B.—Améliorations du port de, 4416.
Traduction des relevés, 11393.

MOTIONS.

Bill Kyte *re* pollution des eaux navigables, Référé au comité spécial chargé d'examiner le bill Bradbury.—Adoptée, 8884.
Question préalable, 7634.—Reprise de la discussion, 7859, 8044, 8462, 8610.—Scrutin, 108 à 73; adoptée, 8692.

PROJETS DE LOI.

Commissaires du port de Montréal Dépôt, 707; 1ère lect., 708.—Comité, 931.—3e lect., 3377.
Commissaires du port de Québec: Dépôt, et 1ère lect., 6935.—Discussion du bill, 8805.—3e lect. et adoption, 8806.—Discussion en comité général, 9148.—Rapport, 9154.—3e lect., 9252.
Commissaires du port de Vancouver: Dépôt, 8746; 1ère lect., 8747.—2e lect. et discussion des articles, 9154.—Rapport, 9160.—3e lect., 9252.
Loi de navigation, modification, dépôt et 1ère lect., 808; 3e lect., 1695.
Nouvelles avances aux commissaires du port de Québec, dépôt et 1ère lect., 8280; 2e lect., 8806.
Protection des douanes et des pêcheries, dépôt, 967; 1ère lect., 1119; 2e lect., 3377; reprise de discussion, 3425; Rapport, 3456; 3e lect. et adoption, 10126.
Radiotélégraphie:—Dépôt et 1ère lect., 804; 2e lect., 2485.—Discussion reprise, 8933.—Amendement de l'article 7, adopté, 8936; rapport du bill modifié, 8937.—3e lect., 8992.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Commissaires du port de Québec:—Dépôt, 7507; discussion générale, 8266; 1ère et 2e lecture et adoption, 8280.
Commissaires du port de Vancouver: Dépôt, 7507; discussion générale, 8740; 1ère et 2e lect. et adoption, 8746.
Loi de la marine marchande, modification (dépôt), 722.
Loi de navigation, 804; 1ère et 2e lect. et adoption, 808.
Radiotélégraphie, dépôt, 723; comité, 791; 1ère et 2ee lect. et adoption, 804.

RAPPORTS.

Commission royale sur loi du pilotage de Québec, dépôt, 8263.
Examen de la vue des pilotes de Québec, 6827.
Expédition polaire Stefannson, dépôt, 4498.
Indiens, dépôt, 10983.
Marine et pêcheries, dépôt, 10983.
Ports de Vancouver et de Québec, 9108; dépôt de plans, 9109.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

RAPPORTS—*Suite.*

Service naval, dépôt, 209.

QUESTIONS.

Abel, Philéas, 9112.
Accidents à la navigation, 4301.
Accidents sur la route du Saint-Laurent, 598.
Achat de fusils Ross, 6700.
Advocate, la goélette, 1601.
Allen, Islam, 8885.
Audette, L.-A., 11909.
Barrington.—Inspecteur des pêcheries à, 1184.
Bassin de radoub Connaught, 597.
Bawviewe.—Homarderie, 823.
Bonaventure.—Bouée de la rivière, 11526.
———Station des signaux, 10711, 11392.
Bouées du chenal du Saint-Laurent, 10709.
Boulard.—Gardien de phare, 9111.
Bourassa, Emile, 7431.
Bourdages, P.-B., 7849.
Bourque, Alexis, 7849.
———Marin, 1536.
Boyter, D., 8885.
Brennan, Vincent, 1184.
Brunelle, William, 7159.
Bujold, Louis, 7848.
Bunkers-Island, N.-E.—Hôpital, 4192.
Canada, le, à l'île Pomquet, 1534.
Canso.—Homarderie, 639, 10236.
Carleton, Qué.—Gardien du phare, 11392.
———Gardien du quai, 11392.
Carson, A.-B., 3224.
Casey, Henri, 8035.
Chagnon, François, 630.
Chalutiers à vapeur, 2061.
Chantiers de l'Etat, 971.
Chapados, Siméon, 10830.
Chenal du Saint-Laurent, 825.
Chouinard, E., 9487.
Commission biologique, 3668.
Commission consultative des pêcheries, 3526.
Commission d'enquête sur la pêche aux crustacés, 2692.
Commission du pilotage, 2441.
Comté de Prince, gardien des pêcheries dans le, 10709.
Conseil consultatif des pêcheries, 614.
Cullen, Francis, 11392.
Daigle, Napoléon, 9111.
Davis, John-W., 643.
Dea, Edmund, 7435.
Demande de dossier, 8119.
Demers, Gédéon, 9111.
Deschamps, Raoul, 712.
Desève, A.-L., 11909.
Doré, François, 9111.
Duke of Connaught, cale sèche, 597.
Earl Grey, steamer, 3132.
Ehler, W.-E., 8365.
Entreprises de bouées, 7158.
Eureka, ingénieur en chef de l', 8900.
Examen de la vue des pilotes, 6947.
Expériences du prof. Barnes, 3131.
Gallant, J.-J.-D., 3281.
Gendron, Ernest, 4014.
Godbout, Hubert, 8365.
Goldboro.—Parc à homards, 640.
Grondines.—Station de téléphone maritime, 4016, 7845.
Grosse-Ile.—Quarantaine, 627.
Guay dit Gendron, Joseph, 8900.
Guysborough, N.-E.—Bouées, 4570.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Guysborough, N.-E.—Gardes-pêche, 1534.
———Homarderies, 4570.
———Permis pour pièges à poisson, 638.
Hobson's-Nose.—Phare de, 1187.
Houle, Emile, 2440.
Ile-aux-Œufs, gardien du phare, 9487.
Ile-Bataille, droits de pêche, 2801, 3133.
Isaac's Harbour.—Bouées, 819.
———Homarderie, 977.
Japonais, permis de pêche aux, 1189.
Landry, Joseph-Edouard, 8364.
Lanoraie.—Destitutions, 2004.
Leclair, Bernard, 11392.
Leclerc, J.-G., 1789.
Lemay, Omer, 9112.
Little Current.—Phare, 8885.
Lord, Jos., 650.
Lyons, capitaine V., 2693.
Mayflower, désastre, 2441.
Mayrand, Eugène, 2440.
McCraw, Byron, 8901.
McGee, James-A., 2005.
McLean, de Wolfe, 1187.
McLellan, A.-L., 12519.
Migneault, Sept-Iles, 10124.
Miguasha.—Quai, 11391.
Montréal.—Capitaine du port, 1535, 10122.
———Commissaires du port, 1532, 10123.
Mowatt, M.-M., fonctionnaire des pêcheries, 7434.
Nictaux, N.-E.—Piscifacture, 7430.
Niobé, le, 1785, 2229.
O'Leary, Thomas, 8365.
Paiements de deniers à M. Duchemin, 8361.
Pelletier, Tancrède, 9487.
Permis de pêche au homard, 10235.
Permis pour la fabrication de conserves de homard, 4564.
Petrel, le vapeur, 1533.
Phee, James, 3281.
Pictou.—Canot de sauvetage, 980.
———Hôpital de marine, 7605.
Pineault, Louis, 2693.
Pointe à la Citrouille.—Gardien de phare, 7159.
Port-Bickerton.—Bouées, 5321.
Port-Félix.—Gardien du phare, 10235.
Portneuf.—Destitutions de télégraphistes, 6949.
Prescott.—Achat de propriété, 7685.
Primes de pêche, 8701.
Prince-Rupert.—Dépôt de la marine, 1601.
Projet d'expédition dans le Nord, 3667.
Protection des pêcheries sur la côte du Pacifique, 3127.
Québec.—Agence de la marine, 8893.
———Avocat de la Commission du port, 628.
———Commission du pilotage, 8036.
———Commission du port, 2227.
———Commission du port, achat d'une carrière, 12145.
———Commission du port de, personnel, 8354.
Queensport, N.-E.—Gardien de phare, 8365.
Réclamations des pêcheurs de phoques, 2801.
Recrutement des marins, 10121.
Règlements relatifs aux pêcheries, 8359.
Reid, David, 651.
Remorqueurs pour les dragues du gouvernement, 711.
Rimouski.—Employés de la marine destitués dans, 2239.
Rodrigue, Mlle Joséphine, 2240.

HAZEN (Hon. James-Douglass)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Godfroy.—Bouées, 10711.
Saint-Irénée.—Gardien du phare, 2692.
Saint-Omer.—Gardien du phare et du quai, 8364.
Saint-Roch.—Affaires de la marine, 821.
———Bateau-phare, 974.
Sainte-Marie, garde-pêche de la rivière, 8035.
Samson, Edgar, 8901.
Saumon de la Colombie-Anglaise, 2688.
Sauvageau, Joseph, 2441.
Scatarie, gardien du signal de brume de l'île,
Sept-Iles, gardien de phare aux, 9489.
Service du steamer entre Campbellton et Gaspé, 4563.
Shag-Harbour.—Bouées, 11391.
Shédiac.—Garde-pêche, 3124.
Silverthorn, J.-W., 2005.
Sorel.—Usines, 8116.
Soumissions pour un bateau-phare, 4568.
Stations de sauvetage dans les provinces maritimes, 1780.
Steamers de l'Etat à Pictou, 8593.
Tanner's-Point.—Phare, 9611.
Tignish-Run, I. P.-E.—Gardien de phare, 3281.
Torbay, N.-E.—Gardien du phare, 8037.
Tracadie.—Homarderie, 981.
Transgression de la loi des pêcheries, 4193.
Vaisseaux naufragés, liste des, 600.
Webber, James-M., et autres, 8037.
Webster, C.-A., Dr, 4018.
Wendover.—Gardien du quai, 641.

HENDERSON (David) *Halton.*

DÉBATS.

Budget général, 10838.
Encouragement de l'agriculture, 8341.
Rentes viagères de l'Etat, 9885.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8845.
Canadian Medical Protective Association, 3508, 3968.
Loi des Postes, 12266.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8960.

INCIDENTS.

Facteurs ruraux, 11742.

QUESTIONS.

Commission d'enquête sur la Farmers' Bank, 2802.

HEPBURN (Bernard-Rickard) *Prince-Edward.*

DÉBATS.

Tarif de transport sur l'Atlantique, 9339.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8838.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8958.

HUGHES (James-Joseph) *Kings, I. P.-E.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3748.
Loi des Banques, 2416.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8018.
Monnaie d'Ottawa, 9373.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8849, 9090.
Forces navales de l'empire, 5237, 5749, 9466, 9741.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 11643.
Chemin de fer I.P.-E., bateaux-transbordeurs, etc., 11248.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12418.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8941.
Ile du Prince-Edouard.—Ports et rivières en général, 11809.
Marine et Pêcheries.—Dépenses casuelles, 12402.
Montague.—Quai Stevens, 11809.
North Lake.—Havre de bateaux, 12480.
Tracadie.—Brise-lames, 11810.

DOCUMENTS.

Embranchement Elmira, chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 9494.
Feehan, James, 2470.
Gunn, George, 2470.
Mémoire présenté par délégation du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, 3136.
Paquet, William-J., 2470.
Réparations au quai de Red-Point, 6464.
———Southport, 6464.
Taxe *per capita*, 10436.

INCIDENTS.

Embranchement d'Elmira, 11240.
Port de Souris, 11634.
Quai de Souris, I.P.-E., 11239.
Rapport demandé, 11655.
Voie ferrée de Dundas à Souris, 11633.

INTERPELLATIONS.

Révocation de W.-J. Paquet et de George Gunn, 5315.

QUESTIONS.

Bac à vapeur pour l'Ile du Prince-Edouard, 3280.
Bacs transbordeurs de l'Ile du Prince-Edouard, 2797.
Brise-glace à Bay-Fortune, 6459.
———à Little-Sands, 6459.
———à Souris, 5321.
Cour suprême de l'Ile du Prince-Edouard, 9610.
Dragages à Lower-Montague, 10121.
———dans le détroit de Northumberland, 2798.
———dans l'Ile du Prince-Edouard, 8898.
Earl Grey, steamer, 3132.
Glace artificielle, 2692.
Ingénieurs des travaux publics dans l'Ile du Prince-Edouard, 8898.
Maître de poste de Kingsboro, 6460.
Port des lettres à Lorne-Valley, 9869.

HUGHES (James-Joseph)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Quai de la baie St. Peters, I.P.-E., 3131.
Service du courrier à Lorne-Valley, I.P.-E., 8898.
Service du transport des dépêches pour I.P.-E., 8117.
Subside fédéral à l'Ile du Prince-Edouard, 4565.
Transbordement des wagons sur l'Ile du Prince-Edouard, 9484.

HUGHES (Hon. Samuel) *Victoria, Ont.*

DÉBATS.

Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6885, 6885.
McNeil, Lauchlin, 883.
Règlement de la Chambre, 6573.

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11326, 11336.
Canal de la Trent, construction, 11621.
Corps de cadets, 11385.
Exercices militaires annuels, 11345.
Milice et Défense:
———Appointements, 6928.
———Dépenses casuelles, 6498.
Uniformes des militaires, 11388.

DOCUMENTS.

Dépôts d'armes, 6499.
Ordres généraux, 2 nov. 1911 au 18 oct. 1912, 1438.

INCIDENTS.

Achat d'un wagon privé, 6500.
MacKenzie, retraite du général, 10714.
Ministre de la Milice, rapport du *Citizen*, 9615.

INTERPELLATIONS.

Vétérans de la campagne des Fenians, 6712.

RAPPORTS.

Ministère de la Milice, 1911-1912, dépôt, 1438.

QUESTIONS.

Aldershot, approvisionnement du camp, 8362.
Approvisionnement de la force permanente, 2800.
Approvisionnement des camps militaires, 9480.
Automobiles du ministère de la Milice, 8364.
Bridgewater.—Salle d'exercices, 1187.
Camp d'Aldershot, 9480.
———Glace, 2802, 6450.
———Renvoi d'office du gardien, 5324.
Carabines Ross, 8358.
Champ Fletcher, exercices militaires sur le, 2233.
Colonels honoraires, 2234.
Défense de l'empire, le ministre de la Milice et la, 601.
Discours du ministre de la Milice, 10122.
Farnham.—Camp militaire, 4014.
Fenians, invasion des, 9870.
Fredericton.—Terrains militaires, 1593.
Gratifications à ceux ayant fait le service contre les Fenians, 637.
Gratifications aux vétérans, 612.
Gratifications aux volontaires *vs* les Fénians, 818.
Hussards, le 6ième, 9611.
Joliette.—Destitutions à l'arsenal de, 1594.

HUGHES (Hon. Samuel)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Kingston.—Collège royal militaire de, destitution d'employés, 644.
Kootenay.—Carabiniers de, 1037.
Langevin, Jean-Octave, 9488.
Lévis.—Fournitures du camp de, 6462.
———Propriété militaire de, 12291.
Manufacture de cartouches, 6458.
Métapédia.—Incident de drapeau à, 7600.
Primes aux volontaires de la campagne des Fenians, 8036.
Québec.—Arsenal, 8894.
Rigaud.—Arsenal, 10712.
———Réparations à l'arsenal, 7846.
Rockliffe.—Champ de tir, 604.
Saint-Charles, Man.—Champ de tir, 7601.
Vétérans de l'invasion fénienne, 623, 2231, 8898.
Vétérans du comté de Témiscouata, 713.
Victoria, C.-B.—Salles d'exercices, 4194.
Volontaires de la campagne des Fenians, 1786.
Wagon pour le ministère de la Milice, 3276.
Wagons particuliers, le ministre de la Milice et les, 602.

JAMESON (Clarence) *Digby.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9082.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6894.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1812.
Protection des douanes et des pêcheries, 3402, 3432.

QUESTIONS.

Coût des bâtiments civils, 10120.

KAY (William-Frederick) *Missisquoi.*

DÉBATS.

Modification de règle 17 de la Chambre, 8462.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4760.

Discussion des subsides:

Postes.—Service extérieur, 11766.

DOCUMENTS.

Beeman, J.-C., 892.
Gosselin, A.-J., 892.
Missisquoi, maîtres de poste de, 892.

INCIDENTS.

Courrier entre Saint-Armand et Frelighsburg, 11766.

MOTIONS.

Modification de règle 17 de la Chambre, ajournement, 8465; retirée, 8591.

PROJETS DE LOI.

Hampson, Harold-Moss, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.

QUESTIONS.

Camp militaire de Farnham, 4014.
Fonctionnaires de douane à Noyan, 630.
Service du courrier à Saint-Armand, 4015.
Transport du courrier de Brigham-Farnham, 2232.

KNOWLES (William-Erskine) *Moosejaw.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 4350.
Grève sur le C. P. R., 2026 et suiv.
Loi des Grains, 9374, 9392.
Loi des Inspections et de la vente, 9941.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8022.
Primes à la fabrication du plomb, 10451.
Question de procédure, 6146.
Remise de droits sur rails d'acier, 7081.
Traité anglo-japonais, 7275, 7289.
Traitement des juges, 6183.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3983.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4501, 4535.
Forces navales de l'empire, 4970, 4984, 5925.

DOCUMENTS.

Alsack, Sask., destitution du maître de poste d', 2470.
Dépenses des inspecteurs Shields, McLaren, Erratt et Rathwell, 2469.
Employés au bureau de poste de Moosejaw, 11909.
Inspecteur Miller, de Moosejaw, 2470.
Inspecteurs Rathwell et Erratt, agence de Moosejaw, 2469.
Inspecteurs Shields et McLaren, à Swift-Current, 2469.
Pragnall, Robert, 2469.
Spicer, John, 2470.
Terrain ¼ S.-O., 36-16-27-2, 4196.

INCIDENTS.

Documents en retard, 9616.
Immigrants russes, 10830.

INTERPELLATIONS.

Approvisionnement d'eau des villes de l'Ouest, 7770.
Commission d'enquête au sujet des grèves, 7046.
Loi des grains du Canada, 2063, 2570.
Loi des terres fédérales, 2063.
Propriété des ressources naturelles des provinces, 7152.
Règlements des ranches, 7046.

PROJETS DE LOI.

Banque de la Saskatchewan, 1ère et 2e lect., 6451, 3e lect., 7399.
Compagnie d'assurance de la baie d'Hudson, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Compagnie Northern Empire Life Assurance Company, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2617.
General Loan Company of Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; rapport, 2219; 3e lect., 2372.

QUESTIONS.

Demande de documents, 7248.
Employés du bureau des terres à Moosejaw, 11133.
Employés des bureaux des terres fédérales à Swift-Current et à Maple-Creek, 11133.
Inspections des homesteads, 2796.
Loi des Céréales, 2485, 2349.

KNOWLES (William-Erskine)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Moosejaw.—Appréciateur des douanes, 10434.
Pont à Riverside, Sask., 6946.
Terres fédérales de Moosejaw, 2797.

KYTE (George-W.) *Richmond.*

DÉBATS.

Appointements des juges des cours de comtés, 8283.
Budget général, 10956.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 771.
Chemin de fer Intercolonial, 6987.
Demande de documents, 4419.
Devereux, Charlotte, 6901, 6923.
Forces navales de l'empire, 3721.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1839, 8796.
Loi des Banques, 2509, 10636.
McNeil, Lauchlin, 884.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7673, 7688.
Protection des douanes et des pêcheries, 3448.
Renvois à Descouse et à Arichat-Ouest, 836, 943.
Terrains à Saint-Pierre, (N.-E.), 990.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4719, 5398, 9546.
Galerie nationale du Canada, 9260.

Discussion des subsides:

Arts, agriculture et statis., exposition, 10686.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8958.
Fermes expérimentales, 10550.
Intercolonial:
———Améliorations à Pointe-Tupper, 11216.
———Voie de Dartmouth à Dean, N.-E., 11235.
Marine et Pêcheries.—Adm. centrale, 10990.
Service des phares et des côtes, 11064.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11265.

DOCUMENTS.

Achat de propriétés par le ministère des chemins de fer et canaux, 2058.
Bissett, Dr C.-P., 892.
Boudreau, Barthélémy, 11057.
Boudrot, Bertie, 1031.
———Dominique, 892.
———Elias-M., 1031.
Bourque, Marin, 1032.
Boviard, D., 1583.
Brymner, Thomas, 892.
Burke, Martin, 11057.
Camp d'Aldershot, larcins commis, 8366.
Canal St. Peters, 725, 2327.
Centreville, N.-E.—Quai public, 6944.
Coffey, Dan.-A., 1032.
Correspondances au sujet de la nomination d'André Landry, de Descouse, N.-E., 6745, 6759.
Cumberland, N.-E., destitutions dans le comté de, 4754.
Davies, bateau de garde-pêche, 7437.
Devereux, Charlotte, 6902, 6911, 8902.
Duann, William-A., 2474, 11057.
Fixott, H.-J., 892.
Fougère, Peter, 1032, 7111.

KYTE (George-W.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Fourniture de la glace au camp d'Aldershot, N.-E., 8366.
Johnston, Martin, 891.
Lafford, C.-J., 1028.
Landry, Edouard, 2474.
Leblanc, Abraham, 1031.
Martel, Frédéric-A., 1031.
McAskill, K.-P., 892.
McCaskill, Norman, 1032.
McDonald, Harry, 891.
McKillopp, D.-J., 892.
McLeod, David-A., 891.
McNeil, Ernest, 8902.
———W.-A., 1032.
Morrison, Alexander-E., 6944.
———J.-R., 1029.
———Robert-C., 2471.
Murphy, Michael, 892.
Nelson, J.-Scott, 1031.
O'Brien, Michael, 5325, 11057.
O'Neil, Cyrus, 2326.
Poirier, Frédérick, 891.
———L.-N., 892, 1031.
———Pascal, 1031.
Renvois à Descouse et à Arichat-Ouest, 836.
Salmon-River.—Ecole des sauvages, 8902.
Sampson, George-H., 891.
———M.-J., 892.
Vigneau, Alexis, 891.

INCIDENTS.

Canal de Saint-Pierre, 6828, 9499.
Conduite de M. Duchemin, 11104.
Demande de documents *re* destitution de Wm A. Duann, 7854.
Documents *re* différentes destitutions de directeurs de la poste, 7854.
Ecoles indiennes de la Rivière-au-Saumon, 1320.
Explications sur faits personnels, 1191, 11096.
Johnston, Martin, 8962.
Landry, Félix, 8964.
O'Brien, Michael, 11065-75.
Poirier, Pascal, 8964.
Radiation d'un objet de l'ordre du jour, 4196.

INTERPELLATIONS.

Devereux, Charlotte, 6901.
Fougère, Peter, 17111.
Morrison, Robert C., 6618.

MOTIONS.

Landry, André, motion de censure, 6763.

PROJETS DE LOI.

Barnett, Otto-R., brevets de, 2e lect., 11336; 3e lect. et adoption, 11721.
Pollution des eaux navigables, 1ère lect., 3276; 2e lect., 8884.

QUESTIONS.

Aldershot.—Approvisionnements du camp, 8362.
———Glace dans le camp, 6456.
Amélioration du canal de Saint-Pierre, 814.
Bishop, Alfred, 7155.
Bois sur la ferme de l'Etat à Kentville, 9109.
Bourque, Marin, 1536.
Brise-lames de L'Ardoise et de Black-Point, 7601.

KYTE (George-W.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Cadenas de sacs à dépêches, 7839.
Camp d'Aldershot.—Renvoi d'office du gardien, 5324.
Canal de Saint-Pierre, 981.
Coast Guard, journal, 1587.
Commerce des pommes dans la Nouvelle-Ecosse, 6614.
Devereux, Mlle, 623.
Ecole de Salmon-River, 1181.
Ferme expérimentale de Kentville, N.-E., 7155.
Fisher, Ward, 1188.
Inspecteurs de fruits, 2691.
Justice, ministre intérimaire de la, 1394.
Prescott.—Achat de propriété à, 7685.
Maskinongé.—Dépense de $150,000 dans, 10434.
Réclamation Corry-Laverdure, 11136.
Saint-Pierre.—Port, 1594.
Surintendant du canal Chambly, 11134.
———Welland, 951.
Tanners's Point.—Phare de, 9611.
Transcontinental, ateliers du, 10234.

LACHANCE (Arthur) *Québec-Centre.*

DÉBATS.

Commissaires du port de Québec, 8274.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8577.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4894, 5828.

Discussion des subsides:

Voies terminales du Transcontinental à Québec, 12428.

DOCUMENTS.

Bassin de radoub à Québec ou Lévis, 6465.
Destitutions à Québec, 6465.
Fonctionnaires nommés dans cité de Québec depuis 1er octobre 1911, 7849.

QUESTIONS.

Allaire, O., 6463.
DeVarennes, Dr Jos., 6462.
Lavoie, Dr J.-P., 6463.
Manufacture de cartouches, 6458.
Montcalm, directeur de la poste de, 7841.
Québec.—Bassin de radoub, 7600.
———Commission du port, personnel, 8354.
———Gare du Transcontinental, 6450.
Saint-Charles.—Dragage sur la rivière, 6617.
———Ecluse de la rivière, 6458.

LAFORTUNE (David-A.) *Montcalm.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 354, 379.
Forces navales de l'empire, 1150, 1157.
Immigrantes, protection des, 12525.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5062, 5577.
Loi des Postes, 12257.

Discussion des subsides:

Saint-Alexis.—Voie de garage, 11237.
Transcontinental National, 11552.

INCIDENTS.

Saint-Jacques de l'Achigan.—Bureau de poste, 11509.

LAFORTUNE (David-A.)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Saint-Jacques de l'Achigan.—Edifice public, 12470.
Poste rurale, 10355.

QUESTIONS.

Automobiles du ministère de la Milice, 8363.
Bégin, Joseph, 8896.
Ontario Equipment Company, 9869.
Saint-Jacques de l'Achigan.—Edifice public, 11390.
Sainte-Anne de la Pocatière.—Ferme expérimentale, 8896.
Serrures de sacs à dépêches, 8116.

LALOR (Francis-Ramsay) *Haldimand.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9078.
Création d'un système de crédit agricole, 3262.
Encouragement de l'agriculture, 8321.
Grève des photograveurs, 7964.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11278.

Discussion des articles:

Commercial Acetylene Company, 11332.

LAMARCHE (Paul-Emile) *Nicolet.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 587.
Forces navales de l'empire, 3312.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2313.

LANCASTER (Edward-A.) *Lincoln-Niagara.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 9077.
Budget général, 10887.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 762.
Canal de la baie Georgienne, 3858.
Compagnie des embranchements du Canadien-Nord, 7980.
Compagnie Richelieu et Ontario, 1336.
Embranchements du Canadian-Northern, message du Sénat, 11722.
Loi des Banques, 10394.
Macdonald, Alexander, 1022.
Miller, R.-C., 3794.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien-Nord d'Ontario, 8698.
Taux de transport dans l'Ouest, 9218.

Discussion des articles:

Alberta, compagnie d'irrigation et de chemin de fer d', 3111.
Alberta Inter-Urban Railway Company, 8829.
Algoma, chemin de fer de l'est de l', 2201.
Amélioration des grandes routes, 8834.
Athabasca à Grande-Prairie, chemin de fer, 9226.
Athabaska Northern Ry. Co., 3698.
Burrard à Westminster et à la frontière, compagnie de chemin de fer et de navigation de, 11059.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8381.
Campbellford, Lake Ontario & Western, chemin de fer, 2202.
Canadian Northern, 4501, 4510.

LANCASTER (Edward-A.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Canadian-Northern—Lignes d'embranchement, 3514.
Canadian Western, compagnie du chemin de fer, 4551.
Canadien-du-Nord de Québec, chemin de fer, 3518.
Canal de la baie Georgienne, 2664, 3174.
Compagnie brésilienne de traction et d'éclairage, 3108.
Ebro, compagnie d'irrigation et d'énergie de, 3118.
Forces navales de l'empire, 5157.
Glengarry et Stormont, chemin de fer de, 11058.
Grand-Tronc-Pacifique, 9225.
———Compagnie des embranchements du, 2201.
Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 8826.
Hull.—Compagnie électrique de, 3122.
Huron et Ontario, chemin de fer, 2608.
Imperial Traction Company, 9225.
Imperial Underwriters' ass'n, 4556.
Kootenay-Arrowhead, chemin de fer, 3177.
Loi des inspections et de la vente, 12284..
Manitoba, chemin de fer Radial du, 8829.
Manitoba Northwestern, chemin de fer, 2203.
Manitoba-Ontario, chemin de fer, 3955.
Moncton au détroit de Northumberland, chemin de fer de, 8827.
Niagara, St. Catharines, Toronto, chemin de fer, 3520.
Nippissing, chemin de fer central de, 8827.
North Empire, compagnie d'assurance contre le feu, 4554.
Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, compagnie de traction, d'éclairage et de force de, 3120.
Pacific & Peace River Railway Company, 8825.
Pointe-aux-Trembles Terminal Railway Co., 11721.
Southampton et Canadien-Pacifique, compagnie du chemin de fer, 9227.
Shuswup-Okanagan, compagnie du chemin de fer, 3517.
VanBuren, compagnie de ponts, 11719.

MOTIONS.

Amendement du Sénat au bill concernant Compagnie de chemin de fer Canadien-Nord de Québec.—Renvoi au comité.—Adoptée, 11335.
Canadian Northern Branch Lines Company.—Adoptée, 8830.
Canal de la baie Georgienne, 3858.—Adoptée, 3859.
Compagnie de chemin de fer Canadien-Nord de Québec.—Adoptée, 11725.
Compagnie des embranchements du Canadien-Nord, 7980.
Retrait d'un bill concernant la compagnie du chemin de fer Central.—Adoptée, 11900.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien-du-Nord d'Ontario.—Adoptée, 8698.

PROJETS DE LOI.

Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien-Nord d'Ontario, 8698.

LANCTOT (Roch) *Laprairie-Napierville.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3023.
Loi des Banques, 2421.
———Chemins de fer, 9971.
———Juges, 11981.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5535, 10279.

Discussion des subsides:
Travaux publics.—Appointements, 11403.

DOCUMENTS.

Harkaway, Ont., bureau de poste fermé, 2327.
Mackay, John, 2326.

INCIDENTS.

Farmers' Bank, 12520.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7838.
Département des mines, 2227.
Directeur de la poste à Sayabec, 2230.
Traverses de l'Intercolonial, 2229.

LAPOINTE (Ernest) *Kamouraska.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8784.
Forces navales de l'empire, 4231.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8096.
Question de procédure, 6169.

Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5468, 5475.

DOCUMENTS.

Bégin, M.-J., 2328.
Belzil, Mme, 2327.
Contrats pour travaux publics dans cité et district de Québec, 4196.
Correspondance entre ministre des Postes et Dr Faucher, de Québec, *re* cadenas brevetés, 7436.
Desjardins, C.-A.-R., 7437.
Kamouraska, révocations à, 965.
Rimouski, employés de l'Intercolonial destitués dans le comté de, 7436.
Roy, F.-X., 2471.
Saint-Anaclet, Rimouski, destitution du maître de poste de, 2328.
Saint-André, accident à, 965.
Saint-Germain de Kamouraska, achat de bois pour quai à, 7436.
Talbot, Evariste, 2328.
Tanguay, Alfred, 2480.
Thibault, Firmin, 2328.

QUESTIONS.

Avocat de la commission du port de Québec, 628.
Bégin, Joseph, 8034.
Colonels honoraires, 2234.
Desjardins, Auguste, 2234.
Gilbert, Arthur, 632.
Grosse-Ile, quarantaine de la, 627.
Hébert, Joseph, 2238.
Incursion des Fenians, indemnité, 7433
Larouche, S., 2238.
Lavoie, Louis, 2796.

LAPOINTE (Ernest)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Lemay, A., 2238.
Ministre de l'Agriculture de la province de Québec, 9611.
Rimouski, employés de la Marine destitués dans, 2239.
———Douanes destitués dans, 2239.
———Intérieur destitués dans, 2339.
———Revenu de l'Intérieur destitués dans, 2239.
———Travaux publics destitués dans, 2238.
———Révocations des receveurs de la poste dans, 2239.
Saint-Germain.—Quai, 2233.
Sainte-Anne de la Pocatière.—Station agronomique, 8034.
Sayabec.—Station, 2228.

LAPOINTE (Louis-A.) *Montréal, Saint-Jacques.*

DÉBATS.

Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6727.

DOCUMENTS.

Saint-Jacques, Montréal, destitutions de fonctionnaires dans, 684.

INCIDENTS.

Question de règlement, 5159.
Saint-Jacques, Montréal, station postale à, 11515.
Ventilation de la Chambre, 5211.

QUESTIONS.

Montréal, stations postales de, 9868.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid) *Québec-Est et Soulanges.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6295.
Amélioration des grandes routes, 8416; amendements du Sénat, 12323.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12493.
Canadian Northern, subventions au, 12037, 12129.
Citation de R.-C. Miller à la barre de la Chambre, 3464.
Classement du personnel des Communes, 12302.
Comité de la défense impériale, 7947.
Comité des banques et du commerce, 9107.
Commandes de l'amirauté au Canada, 969.
Commissaires du port de Québec, 8272.
———Vancouver, 8742.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Discours sur l'adresse, 25; amendement, 42; amendement Mondou, 588.
Ecoles des Territoires du N.-O., 6824.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Forces navales de l'empire, 1042, 1058, 3335; amendement Mondou, 3363, 4374.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 732, 903.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Grève des photograveurs, 7971.
Hôtel de la Monnaie, 8906.
Intercolonial.—Bureau administratif—Point d'ordre, 7085.
Interprétation du règlement de clôture, 9848.
Landry, affaire, destitution à Descouse, 4067.
Loi des Banques, 1313.
Loi des Chemins de fer de l'Etat, motion Cochrane pour renvoi des amendements du Sénat, 12375.
Loi des Epizooties, 988.
Loi des Grains, 9383.
Loi des Juges, 11938.
Loi des Subsidees, 11938.
Loi uniforme de naturalisation, 2444.
Margaree Coal and Ry. Co., Ltd., 12008.
McNeil, Lauchlin, 874.
Miller, R.-C., 3764, 3779, 3848.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7648.
Motion d'ajournement Kay, 8465.
Monnaie d'Ottawa, 9370.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10001.
Motion d'ajournement Béland, 8069.
Motion Oliver *re* Arthur Donaldson, 8033.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6731.
Nouvelle entreprise, crédit mis de côté, 7106.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.
Pollution des eaux navigables, 12004.
Règlement de la Chambre, 6360, 6582.
Remise de droits sur rails d'acier, 7068.
Réserve indienne de Kitsilano, 8720, 11147.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8042.
Scott, Robert-F., 3564.
Séances du matin, 8989, 9495.
Service postal transatlantique, 7418.
Subventions aux chemins de fer, 11652.
Tobique-Campbellton Ry. Co., 12009.
Traité anglo-japonais, 7172.
Transport des facteurs en tramways, 11794.
Travaux de la Chambre, 2344.
———Motion d'ordre, 3282.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8838.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8372.
Chemin de fer Canadien-du-Nord de Québec, 3519.
Code criminel, 11939.
Commissaires du port de Québec, 8805, 9148.
———Vancouver, 9155.
Commission du port de New-Westminster, 2644.
Convention commerciale avec les Antilles, 2173.
Cour suprême, 8812.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6829.
Forces navales de l'empire, 4421, 4497, 4579, 4616, 4618, 4628, 5326, 7438, 9622, 9806, 10296, 10346.
Grève sur le C.P.R., 2017.
Loi des Banques, 10376, 10577.
Loi des Grains, 8932.
Police fédérale, 8806.
Radiotélégraphie, 8933.
Rentes viagères de l'Etat, 9872.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12229.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Chemins de fer et Canaux.—Administration centrale—Traitement d'un estimateur, 12413.
Commission de conservation, 6661.
Commission du Service Civil, 6671.
Douanes.—Appointements, 7090.
———Appointements et dépenses casuelles, 8937.
Haut commissaire à Londres, 6656.
Intercolonial, chemin de fer, 6959.
Marché Champlain, gare centrale, G.-T.-P., 12314.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8921.
Pont de Québec, 11577.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6676.
Transcontinental national, 11421, 11539, 11572.

DOCUMENTS.

Colombie-Anglaise.—Réclamations des Sauvages, 1882.
———Subventions additionnelles, 1882.
Commission d'embellissement d'Ottawa, 3559.
Convention pour l'acquisition du marché Champlain à Québec, 4576.
Destitution de L.-A. Désève et nomination de L.-A. Audet, 12147.
Droits sur le ciment, 2479.
Election de Macdonald, Man., 33.
Fernie, C. A.—Salle militaire, 6465.
Leroux, Pacifique, réclamation de, 11910.
Pacifique-Canadien, Cie du chemin de fer, 2327.
Pesha, M., de Kent-Bridge, 10436.
Prince-Rupert.—Dépôt de marine, 1882.
Remise des droits sur le ciment, 1883.
Sauvé, L.-A., 1883.
United Shoe Company, accusations contre la, 2480.

INCIDENTS.

Ajournement à minuit le 8 mars, 5314.
Ajournement avant minuit, 3660.
Algoma, compagnie des aciéries d', 2240.
Banque Internationale du Canada, 2282.
Brown, James-P., représentant de Châteauguay, décès de, 11791.
Citizen, faux rapport du, 10353.
Colombie-Anglaise, réclamations de la, 6940.
Commandes de l'amirauté au Canada, 969.
Discussion des subsides, 7088.
Droit de s'exprimer en français dans la Chambre, 11170.
Explications personnelles, 11201.
Gibraltar, l'escadre impériale de, 10353.
Houilleurs sans ressources, 12488.
Impression des réponses aux questions, 3222.
Inondations désastreuses aux Etats-Unis, 6828.
Landry, Andrew, 3863.
———Léon-N., 3863.
Nouveaux palais administratifs, 11409.
Organisation des comités, 159.
Québec-Saguenay, chemin de fer, 2252.
Question de procédure, 8705.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 7857.
Scott, mort de sir Richard, 8697.
Travaux de la Chambre, 10712, 12320.
Wolseley, mort du Feld-Maréchal Vicomte, 6937.

LAURIER (Très hon. sir Wilfrid)—*Suite.*

INTERPELLATIONS.

Algoma Steel Co., remise des droits à, 5316.
Conférence Impériale de 1911, 7851.
Entrée du chemin de fer du Pacifique à Ottawa, 8791.
Expédition polaire de Stefansson, 4302.
Parc Major, 8705.
Pêche aux phoques, 6711.
Subventions aux chemins de fer, 11791.
Travaux de la Chambre, 11655.

MOTIONS.

Amélioration des grandes routes, amendement, 8422; rejeté, 8790.
Forces navales de l'empire, amendement, 1058; scrutin, rejeté, 122 à 75, 3346.
Forces navales de l'empire, amendement à l'article 2, 4630.
Forces navales de l'empire, amendement, 10296; scrutin, 10346.
Modification de règle 17 de la Chambre, amendement, projet d', 7658.

QUESTIONS.

Audette, L.-A., nomination de, 11909.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1601.
Desève, A.-L., 11909.
Destitutions à Dawson, 2237.
Prince-Rupert.—Dépôt de la marine, 1600.
Remise de droits sur les rails d'acier, 1781.
Surintendant du canal de Soulanges, 9110.

LAW (Bowman-Brown) *Yarmouth.*

DÉBATS.

Calgary-Fernie, chemin de fer, 12029.
Convention commerciale avec les Antilles, 9014.
Forces navales de l'empire, 3313.
Rentes viagères de l'Etat, 9878.
Service des phares et des côtes, 6416.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5649, 9760.

Discussion des subsides:

Allocations pour la milice, 11344.
Amherst, N.-E.—Bureau de poste, 11502.
Bluff-Head.—Prolongement du quai, 11796.
Construction de feux et balises, 11116.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8944.
Etablissements de pisciculture, 11129.
Examen des capitaines et des seconds, 11038.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Hôpitaux de marine, 11122.
Kelly's Cove, 11802.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11019.
Outillages de sauvetage, 11053.
Pubnico-ouest.—Quai, 11805.
Rivière-aux-Ours.—Quai, 11796.
Yarmouth.—Améliorations du port, 11805.

DOCUMENTS.

Atwood, Samuel, 2476.
Burrill, Henry, 963.
Doane, T., 2476.
Fredericks, John, 2476.
Gaudet, Mme M.-C., 3136.
Hatfield, Charles-W., 963.
Kelly, F.-W., Dr, 3558.

LAW (Bowman-Brown)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Long-Beach, N.-E.—Achat de la propriété pour propagation du homard, 8597.
Morton, Jesse-L., 3136.
Porter, Stanley, 2475.
Shaver, J., 1582.
Shelburne et Queen, N.-E.—Destitution dans ——J.-V., 1580.
Smith, J.-V., 1580.
——William, 9495.
Smith, William, 9495.
Spinney, Mme, 2476.
Symonds, Thomas, 9495.
Trefry, Norman-L., 964.
Webster, C.-A., Dr, 964.
Wetmere, George, capitaine, 963.
Yarmouth, N.-E.—Bureaux de poste, 9493.

INCIDENTS.

Demande de documents, 7854.
Facteurs ruraux, 11740.
Webster, C.-A., Dr, 11107.

QUESTIONS.

Barringtotn.—Inspections des pêcheries à, 1184.
Bunker's-Island.—Hôpital, 4191.
Correspondance des services administratifs, 9485.
Cousins, Arthur, 8900.
Du Vernet, Dr, 8700.
Lane, C.-S., 1596.
Long-Beach.—Parc à homards, 6461.
Petrel, vapeur, 1533.
Port-Maitland.—Bureau de poste, 11904.
Shag-Harbour.—Bouées, 11391.
Shelburne.—Indiens du comté, 1593.
Transcontinental, ateliers du, 10234.
Webster, C.-A., Dr, 4018.
Yarmouth.—Bureau de poste, 2802, 3130.
——Douanes, 1398.
——Dragage du port, 3130, 4015.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe) *Rouville.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. L. Coderre, 6281.
Agriculture, encouragement de l', 8326.
Cadenas des sacs à dépêches, 7132.
Classement du personnel des Communes, 12309.
Etablissement d'un service de colis postaux, 1540.
Convention commerciale avec les Antilles, 913.
Cour suprême, 8287.
Discours sur l'adresse, 490.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Forces navales de l'empire, 3140.
Grenier, Alonzo, inventeur de serrures, 7138.
Grève sur le C. P. R., 2008.
Hôtel de la Monnaie, 8905.
Immigrantes, protection des, 12525.
Intercolonial, lignes subsidiaires de l', 1833, 8796.
Limite d'âge, 12317.
Loi des Banques, 10669.
Loi uniforme de naturalisation, 2453.
Marine marchande du Canada, 934.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7870.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Montréal.—Commission du port, 1571.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10042 et suiv.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6727.
Obligations du G.-T.-P., 1611.
Pollution des eaux navigables, 8875.
Postes, ministère des, 11681 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3404.
Québec.—Commissaires du port, 8273.
Radiotélégraphie, 2485.
Rentes viagères de l'Etat, 9873 et suiv.
Richelieu-Ontario, Compagnie de navigation, 3498.
Saint-Pierre.—Terrains, 991.
Scott, Robert-F., 3562.
Service des phares et des côtes, 6404 et suiv.
Service postal transatlantique, 7420.
Service télégraphique impérial, 9273, 9280.
Traité anglo-japonais, 7163, 7186, 7265.—Amendement Pugsley, 7413.
Traitement des juges, 6482, 6488.
Transports des facteurs sur chemins de fer électriques, 11793.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8836.
Archives publiques, 12289.
Association des comptables du Canada, 3958, 4108.
Association protectrice des médecins canadiens, 4000.
Canadian Explosives, Limited, 2960.
Colis postaux, 12167, 12184.
Cour d'échiquier, 3459.
Cour suprême, 8814.
Forces navales de l'empire, 4481, 4578, 4637, 5096, 5109, 5802, 5810, 9557, 9581, 9830.
Galerie nationale du Canada, 9264.
Grand-Tronc-Pacifique, compagnie du, 3456.
Imperial Underwriters' Ass'n, 4555.
Loi des Banques, 10406 et suiv.
Loi des Juges, 12275.
Loi des Postes, 12253.
New-Westminster.—Commission du port, 2610.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8923.
Présidence du comité, 6195 et suiv.
Québec.—Commissaires du port, 8805, 9150.
Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2778.
Service télégraphique impérial, 11993.

Discussion des subsides:

Administration de la justice.—Traitement du personnel, 11288.
Affaires extérieures, département des, 3463.
Allocations pour la commission des champs de bataille nationaux, 11876.
Appointements à l'Agriculture, 6932.
Archives publiques, 11873.
Arts, agric. et stat., exposition, 10673.
Batiscan, rivière.—Jetée, débarcadère, 11825.
Brise-glace dans baie du Tonnerre, etc., 11116.
Canal de la vallée de la Trent, 11587.
Chenal maritime du Saint-Laurent, 11063.
Commission anglo-américaine, 11325.
Construction de feux et balises, 11115.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Douanes.—Appointements, 7089.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.
Douanes—Appointements et dépenses casuelles, 8938.
Edifices publics fédéraux, 11510.
Entretien et réparations des phares, 11113.
Examen des capitaines et des seconds, 11038.
Exercices militaires annuels, 11352, 11362, 11381.
Fermes expérimentales, 10550 et suiv.
Haut commissaire à Londres 3462, 6354.
Industrie et Commerce, 6931.
Inspection du bétail canadien, 11053.
Intercolonial, chemin de fer, 7011.
Législation.—Chambre des communes, 6935.
———Impressions, etc., 6933.
Maisonneuve, station postale "M", Montréal, 11513.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11025.
———Agences, loyers et dépenses casuelles, 11112.
Milice et Défense.—Allocations, 11329.
———Appointeements, 6928.
Monnaies étrangères et autres, 6698.
———Appointements et dépenses casuelles, 6930.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
———Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11413.
Outillages de sauvetage, 11054.
Pensions aux pilotes, 11120.
Postes, ministère des, 11681.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 3462, 6678.
Saint-Charles.—Port de Québec, pour améliorer la navigation de la rivière, 11465.
Sainte-Thérèse.—Bureau de poste, 11519.
Service maritime et fluvial.—Dépenses imprévues, 11056.
Service postal d'hiver, 11049.
Sous-ministre de la Justice.—Augmentation du traitement, 12394.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 11263.
Terminus du Transcontinental à Québec, 7015.
Traitements et dépenses de l'agence de Paris, 11874.
Transcontinental national, 11418, 11563.
Transport des voyageurs entre Lévis et Québec, 7017.
Travaux de dragage, 6599.

DOCUMENTS.

Achats de Boîtes pour poste rurale, 7437.
———Fusils Ross, 6944.
Avocats *re* question du mariage, 966.
Banque Internationale du Canada, 1584.
Câble entre le Canada et la Grande-Bretagne, 964.
Charbon, dit Welch Coal, 964.
Contrat *re* vente automatique de timbres, 10124.
Contrats, transport du courrier, 964.
Corry et Laverdure, 966.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 3670.
Eastern Canada Power Company, 2479.
Fermeture du bureau de poste de Moulin Bazinet, Joliette, 6943.
Fonctionnaires destitués dans le comté de Gaspé, 8988.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Grosse-Ile.—Médecin auxiliaire à, 685.
———Nomination d'un médecin de santé additionnel, 2476.
Joubert, Hélène, 2475.
Keewatin.—Régime scolaire, 964.
Lauzon.—Cale sèche, 11392.
Long Sault Development Company, 2479
Meunier, Charles, 964.
———Réclamation, 2475.
Murphy, Jas, 965.
Papineau, surintendant, 952.
Paquin, Ernest, 957.
Perrin, D., 1581.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 1584.
———Inspection de chemin de fer, 2479.
Robertson, Robert, 1581.
Saint-Cahrles.—Plans des travaux de la rivière, 9152.
Wagon particulier pour la Milice et la Défense, 3670.

INCIDENTS.

Achat de serrures pour sacs de dépêches postales, 6952.
Achat d'un wagon privé, 6500.
Alarie, P.-J.-A.—Limite d'âge, 12317.
Archives, successeur de M. Roy aux, 11873.
Article "Junius", 4112.
Banque Internationale du Canada, 2260.
Beauchesne, Arthur, 11288.
Bourke, colonel, 11696.
Caron, J.-B.-T., 11185, 11200.
Cadenas des sacs à dépêches, 7119.
Colis postaux, 11684.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11756.
Daoust, Charles-R.—Traducteur des Communes, 12317.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525.
Dominion of Canada Postage Stamp Company, 11726.
Employés surnuméraires des douanes à Montréal et à Québec, 8985.
Explications sur un fait personnel, 6358.
Fabre, Hector, Dame Vve, 11874.
Forsyth, M., 8985.
Fawns, Katrine-Ellen, 11711 et suiv.
James-Carruthers, paquebot, 11128.
Joubert, Hélène, 11694.
Junius, 4112.
Laflamme, J.-L.-K., sous-ministre, 11847.
Laforce, J.-E., 11843.
Machines à vendre les timbres, 11709.
Membres du comité judiciaire en Angleterre, 8044.
Merger, Québec, 1038.
Meunier, Charles, 7090.
Peterborough.—Ecluse d'ascension, 157.
Pilotage dans le Saint-Laurent, 2347.
Poste aux colis, 11655.
Québec Railway, Light, Heat & Power Co., 2240.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 1440, 1192, 1398, 2246, 6468.
Question de privilège, 6245.
Retards dans la traduction des livres bleus, 11867.
Saint-Jacques, Montréal.—Station postale, 11513.
Scott, famille du capitaine, 10125.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Service de poste rurale, 11688.
Service de télégraphie sans fil, 11686.
Service postal transatlantique, 10713.
Société Royale du Canada, 11405.
Statue D'Arcy McGee et monument Lafontaine-Baldwin, 11840.
Télégraphie sans fil Poulsen, 9499.
Traité avec le Japon, 6620.
Usage illégal de la poste, 379.
Yacoloff, sursis accordé à 1885.

INTERPELLATIONS.

Banque Internationale, 4414.
Boîtes de la poste rurale, 8266.
Chemin de fer Québec-Saguenay et travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.
Cimetières militaires de Montréal, 12004.
Colis postaux, 3468.
Détournement du trafic du grain, 2571.
Etat de la glace dans l'océan Atlantique du Nord, 6709.
Mort du capitaine Scott et de ses compagnons, 3562.
Parc Lafontaine, 7417.
Poste aux colis, 7770.
Service des colis postaux, 11527.

MOTIONS.

Association protective des médecins canadiens.—Proposition adoptée, 4011.
Banque Internationale, 11524.
Forces navales de l'empire.—Amendement, 10251; rejeté, 10259.

QUESTIONS.

Accidents sur la route du Saint-Laurent, 598.
Achat de charbon gallois, 811.
Achat de fusils Ross, 6700.
Achats de pendules, 8702.
Affranchissement des journaux, 611.
Aide à l'agriculture, 7683.
Banque Internationale, 11523.
Boîtes postales rurales, 7432, 7836, 8035.
Boules, transport du courrier des, 10708.
Bourk, lt-colonel, 1789.
Carabines Ross, 8357.
Carrier, Gervais, 714.
Chantiers de l'Etat, 971.
Choix des membres canadiens-français du cabinet, 593.
Cléroux, Amédée, 7605.
Clôture de fil de fer, 595.
Colis postaux, 595, 3669.
Commission des services publics, 813.
Contrecœur.—Destitutions, 4018.
Cornwall et Summerston, courrier entre, 1395.
Défense de l'empire et le ministre de la Milice, 601.
Défense de l'empire et le ministre des Postes, 602.
Démission de M. Monk, 601.
Deschamps, Raoul, 712.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11524, 11902.
Droits sur rails d'acier, 819.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 4191.
Duncaster.—Réserve, 4564.
Dunn, Albert, 7435.
Eboulements.—Service postal, 8117.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Examen de la vue des pilotes, 6947.
Exercices militaires sur le champ Fletcher, 2233.
Favoritisme politique, 2003.
Fiset, Elzéar, 1184.
Fonctionnaires de la poste rurale, 8036.
Gendron, Ernest, 4014.
Grande-Rivière.—Quai, 2233.
Hanes, R.-H., 1399.
Horloges pour le ministère des Travaux publics, 8355.
Horloges pour les édifices publics, 7687.
Immigration par nationalités, 619.
Intercolonial, commissaires de l', 9869.
Interdiction du bétail canadien, 621.
Internationale, enquête *re* banque, 11524.
Kennedy, Isaac, 1599.
Lancup, Sylvain, 4019.
Loi des différends industriels, 3286.
Louiseville.—Emplacement à, 11512.
Malbaie.—Courrier, 10712.
———Emplacement d'un bureau de poste, 6462.
Montréal.—Bureaux de l'Etat à, 2227.
———Commissaires du port de, 1582.
———Fonctionnaires dimmigration à, 629.
———Parc Lafontaine, 7245.
———Ponts de, 2436.
———Salle dexercices militaires au parc Lafontaine, 2686.
Ottawa.—District fédéral, 2237.
Panneton, C.-R., 951.
Piedmont.—Bureau de poste, 603.
Police Gazette, 8364.
Politique navale du gouvernement, 607.
Pontbriand.—Quai, 594.
Projet d'expédition dans le nord, 3667.
Québec.—Agence de la marine, 8893.
———Arsenal, 8893.
———Avocats du ministère de la Justice, 7684.
———Bassin à flot, 1779.
———Bassin de radoub, 814, 1779.
———Cale de construction, 4571.
———Commission du pilotage, 8036.
———Commission du port, 2226.
———Merger, 1535.
———Railway Light Heat & Power Coy., 1779.
Québec-Saguenay.—Chemin de fer, 8593.
———Inspection du chemin de fer de, 1397.
Règlements de l'immigration, 3124.
———relatifs aux pêcheries, 8358.
Richelieu-Ontario.—Subvention postale, 595.
Ross Mills.—Bureau de poste, 1532.
Saint-Charles, Man.—Champ de tir, 7601, 8357.
Saint-Charles, Qué.—Barrage de la rivière, 710, 8702.
———Ecluses de la rivière, 8886.
Saint-Ferdinand de Beaurivage.—Maître de poste, 715.
Saint-Irénée.—Gardien du phare, 2692.
Saint-Jean-de-Matha.—Bureau de poste à "Moulin Bazinet", 3225.
Saint-Laurent.—Barrage du, 816, 1597.
Saint-Paul.—Quai de la baie, 11390.
Saint-Simon et Tadousac.—Transport du courrier entre, 10710.
Saint-Urbain et la baie Saint-Paul.—Service postal entre, 6461.

LEMIEUX (Hon. Rodolphe)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Sainte-Anne-des-Monts, Gaspé.—Transport du courrier, 11901.
Sainte-Lucie et Lanthier.—Service de courrier, 4564.
Service de la poste rurale, 8038.
Sheets, M., 1399.
Sorel, chemin de fer de halage de, 592.
Taux des bons de poste et des mandats d'argent, 9869.
Terminus du Transcontinental à Québec, 595, 8035.
Traitement des juges, 2061.
Transcontinental.—Construction, 3276.
Transport des dépêches entre Saint-Tite des Caps et la baie Saint-Paul, 3527.
Valeurs canadiennes offertes en France, 2004.
Wagon pour le ministère de la Milice, 602, 3276.
Wickham-ouest.—Bureau de poste, 7836.

L'ESPERANCE (David-Ovide) *Montmagny.*

DÉBATS.

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 1336.

Discussion des articles:

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2771, 3500.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2341.

MOTIONS.

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2e lect., 1336; adoptée, 1338; 3e lect., 3409.
——Dépôt et 1ère lect., 485.

PROJETS DE LOI.

Richelieu-Ontario, Compagnie de navigation, motion Middlebro, 1153; 2e lect., 1338; discussion en comité, 2672, 2771, 3034; amendement Barker, 3088; rapport, 3103; réservé pour 3e lect., 3104; 3e lect., 3409; amendement McLean, 3418; reprise de la discussion, 3469; 3e lect., et adoption, 3508.

LEWIS (Edward-Norman) *Huron-Ouest.*

PROJETS DE LOI.

Huron-Ontario, chemin de fer, 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 2608.
Toronto Northwestern, chemin de fer, 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 2608.

LOGGIE (William-Stewart) *Northumberland.*

DÉBATS.

Budget général, 10951 et suiv.
Convention commerciale avec les Antilles, 915.
Forces navales de l'empire, 4026.
Intercolonial.—Lignes tributaires, 1859.

Discussion des articles:

Convention commerciale avec les Antilles, 2148.
Forces navales de l'empire, 5007, 5729.

LOGGIE (William-Stewart)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:

Etablissements de pisciculture, 11131.
Hôpitaux de marine, 11124.
Intercolonial.—Diversion entre Nelson et Derby-Jonction, 11159.
——Installations à Fredericton, 11170.

DOCUMENTS.

Falconer, James, 6943.
Smith, M.-B.-W., 6943.

INCIDENTS.

Ligne de portage entre Nelson et la Jonction Derby, 7106.

QUESTIONS.

Brennan, Vincent, 1183.

MACDONALD (Edward-Mortimer) *Pictou.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6327.
Achat et vente de moutons par le ministre de l'Agriculture, 657, 661.
Ajournement du comité général, 6095.
Amélioration des grandes routes, 8442, 9087; amendements du Sénat, 12361.
Baldwin, Eugene-O., 8248.
Banque et commerce de banque, 11921.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12514.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 736.
Canadian Northern.—Subventions, 12050, 12103.
Convention commerciale avec les Antilles, 2091.
Creusement de la rivière de l'Est, N.-E., 665.
Falconer, David, 652.
Forces navales de l'empire, 2833.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6868.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3179.
Grève sur le C.P.R., 2027 et suiv.
Intercolonial:
——Lignes tributaires, 1965.
——Tarif de transp. des marchandises, 955.
——Transport des employés, 654.
——Vale Road, 953.
Interprétation du règlement de clôture, 9858.
Landry, André, 6801.
Loi des Juges, 11965.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8649.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 9991.
Présidence du comité, 6197.
Question de procédure, 6145.
Règlement de la Chambre, 6361, 6517, 6540, 6546.
Révocations à Descouse et à Arichat, 941.
Service postal transatlantique, 7422.
Traité anglo-japonais, 7337.
Traitement des juges, 6488, 8287.

Discussion des articles:

Bishopric, George-Frederick, brevet de, 2644.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8368, 8413.
Canadian Explosives, Limited, 2645, 2651, 2967

MACDONALD (Edward-Mortimer)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Canadian Northern, subventions au, 12191.
Colis postaux, 12179.
Convention commerciale avec les Antilles, 2103, 2112, 2124, 2143, 2194.
Forces navales de l'empire, 4421, 4475, 4490, 4601, 4609, 4632, 4951, 5333, 5407, 5691, 5887, 6095, 7485, 9450, 9464, 9626, 9837.
Intercolonial.—Lignes d'embranchement, 9123.
New-Westminster.—Commission du port, 2611.
Témiscamingue et Nord d'Ontario.—Subvention, 12219.
Discussion des subsides:
Améliorations à la rivière de l'Est, 11798.
Arts, agriculture et statistique.—Exposition, 10677.
Chemin de fer I. P.-E.—Bateaux transbordeurs, etc., 11241.
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12417.
Commission pour paiement de l'intérêt sur la dette publique, 6694.
Hansport et Walton.—Quais, 11800.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Ile aux Caribous.—Exhaussement de la chaussée, 11797.
Intercolonial, 6973.
Inverness.—Réparations au port, 11802.
Lesmore.—Abri des bateaux, 11799.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11000.
Moncton-Edmonton—Réseau, 7026.
Postes.—Service extérieur, 11758.
Service à vapeur entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.
Transcontinental:
———Coût de la construction, 7042.
———Enquête, 7018.

DOCUMENTS.

Achat et vente de moutons par le ministre de l'Agriculture, 657.
Arbuckle, James, 2477.
Bateau transbordeur de l'Ile du Prince-Edouard, 1029.
Brûlé—Quai de, 682.
Colchester, N.-E.—Destitutions, 4573.
Collision entre le *City of Sydney* et le *Douglas H.-Thomas*, 2327.
Contrat pour transport des malles entre Backshore et Pictou, 2474.
Creusement de la rivière de l'Est, N.-E., 665.
Crowe, colonel, 11136.
Earl Grey.—Echouement du steamer, 1884.
———Grève sur le steamer, 1884.
Falconer, David, 652.
Gratification accordée aux volontaires lors de l'invasion fénienne, 2730.
Hoare, Thomas, dommages réclamés pour mort du fils de, 6944.
Humphreys, Ed.-C., 2470.
Iceton, William, 1580.
Ile-Caribou, 682.
Intercolonial:
———Percepteurs de billets, 2058.
———Tarif du transport de marchandises, 955.
———Transport des employés, 654.
———Vale Road, 953.
Jenkins, lieut.-col., 2471.
Kentville, N.-E.—Salle d'armes, 3135.

MACDONALD (Edward-Mortimer)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Lyons, capitaine, 2728.
Macdonald, John, 4754.
McKenzie, général, 11136.
Moore, F., lieut.-col., 2059.
Morrison, John-C., 2476.
Northumberland.—Drague, 8703.
Pictou.—Employés de la marine destitués, 1884.
———Lignes postales rurales dans le comté, 125.
Ross, Neil, 893.
Service postal rural entre Marigonish et Arisaig, N.-E., 2477.
———Saltspring et West River Station, N.-E., en 1912, 2477.
Skinner's Cove, 682.
Smith, Angus, 653.
Soumissions pour l'amélioration de la rivière de l'Est, 4754.
Stellarton, N.-E.—Terrain acquis pour édifice public, 2327.
Transfert de l'hôpital de marine à la ville de Pictou, 2471.
Transport de la malle entre Noël et Walton, N.-E., 7159.
Transport des dépêches entre Tatamagouche et Brûlé-Shore, 6945.
Transport des malles entre Scotsburn Station et West-Branch, 2477, 7159.
Warburton, lieut.-col., 2471.
Westville, N.-E.—Poursuites pour infraction à la loi des pêcheries, 2477.

INCIDENTS.

Adoption des crédits, 6095.
Caron, J.-B.-T., 11191.
Conférence Impériale pour la défense navale, 9716.
Forces navales de l'empire, 4930.
Macdonald, John, 11672.
MacKenzie.—Retraite du général, 10714.
Naturalisation britannique, 9616.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat.
Représentation parlementaire, 7149.
Smith, Angus, 653.
Vacances de Noël, 1193.

INTERPELLATIONS.

Améliorations à la rivière de l'Est, 6939.
Commission des eaux internationales, 4500.
Niobé.—Licenciement des marins, 8461.
Nomination d'un solliciteur général, 2731.
Réclamations de la Colombie-Anglaise, 6939.
Tarif douanier, 6636.
Travaux au quai Brûlé, 6619.
Uniformité de lois de naturalisation, 2803.

MOTIONS.

Blâmant M. l'Orateur suppléant, 9991.
Canadian Northern, projet de loi pour subventions.—Amendements, 12189, 12194-6-7.
Canadian Northern, projet de résolution pour subveentions.—Amendement, 12137-8.
Falconer, David, 652.
Lois uniformes de naturalisation, 2441.
Réclamations contre chemins de fer de l'Etat.—Dépôt de projet de loi, 2164-66.
Smith, Angus, 653.

PROJETS DE LOI.

Corporation épiscopale ruthène catholique grecque du Canada, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.

MACDONALD (Edward-Mortimer)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat.—Dépôt, 2164; 1ère lect., 2166; 3e lect., et adoption, 12253.

QUESTIONS.

Achats du ministère des Postes, 9482.
Baillie, John-M., 614.
Bateau transbordeur à l'Ile du Prince-Edouard, 979.
Bayview.—Homarderie, 823.
Cadenas de sacs du courrier, 7427, 7838, 8356, 8593.
Camp d'Aldershot.—Glace, 2801.
Chemins de fer de l'Etat, 8593.
Courrier entre Millsville et Dalhousie-Mountain, 7839.
Courrier entre Pictou et West-River, 7839, 8885.
Crowe, résignation du colonel, 11135.
Différends industriels, 1035.
Enseignement professionnel, 979.
Gazette du Travail.—Correspondants, 822.
Gordon, John-A., 7606.
Halifax.—Arsenal, 1593.
Humphreys, E.-C., 1536.
Inspecteur du Revenu de l'Intérieur, 2137.
Intercolonial:
———Classification des employés, 8596.
———Employés dateliers, 5321.
———New-Glasgow, 952.
———Stellarton, 5320.
———Trenton, 952.
Kingston.—Destitutions au collège royal militaire, 644.
Macdonald, John, 2688.
McKenzie, Duncan, 7604.
McLean, DeWolfe, 1187.
McLeod, Malcolm-G., 613.
New-Hazelton.—Chemin de fer du Grand-Tronc, 1395.
Ontario Equipment Company, 9479.
Patterson, Charles, 1599.
Pictou.—Canot de sauvetage, 980.
———Hôpital de marine, 7604.
———Marchandises transportées à, 1181.
———Service de la poste, 4192.
———Steamers de l'Etat, 8592.
———Transport des dépêches, 8592.
———Travaux dans la rivière de l'Est, 4192.
Population du Canada, 978.
Poste de solliciteur général, 629.
Résignation du général McKenzie, 11134.
Service postal entre Backshore et Pictou, 611.
———Meadowville et Murrayfield, 4302.
———Pictou et Seafoam, 4192.
———Scotsburn et River-John, 4192.
———Tatamagouche et Brûlé-Shoree, 6460.
Soumissions pour Bateau-phare, 4568.
———Chalands à trémie, 4568, 5320.
Stellarton.—Edifice public, 979, 1186.
Tarif douanier, 2062.
Traitement des officiers de marine, 6460.
Transgression de la loi des pêcheries, 4193.

MACDONELL (Angus-Claude) *Toronto-Sud.*

DÉBATS.

Gold Medal Furniture Mfg Co., 3179.
Grève des photograveurs, 7964.
Ordre Indépendant des Forestiers, 1339.

MACDONELL (Angus-Claude)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:
Alberta.—Cie d'irrigation et de chemin de fer d', 3113.
Bishopric, George-F., brevet, 2769.
Ebro.—Cie d'irrigation et d'énergie, 3118.
Meek, Frank-William, 11900.
New Orleans and Grand Isle Co., 3119.
Ordre indépendant des Forestiers, 7555.

Discussion des subsides:
Toronto.—Edifice militaire, 11820.

DOCUMENTS.

Rainy River Nav. Co., 10712.
Réserve de la Glissoire, 3557.

MOTIONS.

Newman, Frederic-Jacob, et autres.—Brevets—Adoptée, 8832.

PROJETS DE LOI.

Bishopric, George-Frederick.—Brevet, 1ère lect., 288; disc., 2644; 3e lect. et adoption, 2769.
Brazilian Traction, Light & Power Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; disc., 3107; 3e lect., 3173.
Empire Life Insurance Company of Canada, 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Gold Medal Furniture Mfg Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; disc., 3177, 3e lect. et adoption, 3183.
Johnston Harvester Co., 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123.
Newman, F.-J., et al.—Brevet, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; en suspens, 3899; disc., 4455, 6392; 3e lect. et adopt., 6393; amend. par le Sénat, 7981, 8832.
New Orleans and Grand Isle Co., 1ère lect., 288; 2e lect. 950; disc., 3119; rapport, 3122; 3e lect., 3183.
Ordre indépendant des Forestiers, 1ère lect., 957; réservé, 7087; disc., 7391, 7398, 7554, 7560.
Prudential Trust Company, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184.
Toronto Terminals, 2e lect., 10407.
Western Canada Accident and Guarantee Insurance Company, 1ère lect., 10829; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
York County Loan & Saving Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922.

MACLEAN (Alexander-K.) *Halifax.*

DÉBATS.

Banque et commerce de banque, 11911.
Budget général, 9936, 10715, 10886.
Convention commerciale avec les Antilles, 909, 2065, 8999, 9003.
Encouragement de l'Agriculture, 8333.
Forces navales de l'empire, 3883, 3906.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6887.
Hôtel de la Monnaie, 8906.
Intercolonial.—Lignes subsidiaires, etc., 8793.
Loi des Banques, 1299, 1907.
Miller, R.-C., 3765, 3801.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7903.
Obligations du G.-T.-P., 1612 et suiv.

MACLEAN (Alexander-K.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8823.
Canadian Explosives, Limited, 2969.
Commercial Acetylene Company, 11332.
Convention commerciale avec les Antilles, 2100, 2128.
Cour suprême, 8815.
Forces navales de l'empire, 4473, 4617, 4985, 5953, 6026.
Imperial Underwriters' Ass'n, 4558.
Loi des Banques, 10384.
Poinçonnage des objets en or et en argent. 8921.

Discussion des subsides:

Amherst.—Bureau de poste, 11501.
Brooklyn.—Brise-lames, 11796.
Coal-Harbour. Quai, 11797.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8943.
Feltzen-sud.—Brise-lames à l'Anse Spindler, 11799.
Fermes expérimentales, 10554 et suiv.
Halifax.—Stations de quarantaine à, 11503.
Intercolonial, 7001.
———Tête de ligne à Halifax, 11204.
North Lake.—Havre de bateaux, 12480 et suiv.
Rivière-aux-Ours.—Quai, 11796.

DOCUMENTS.

Amereault, James, 1580, 4577.
Appels des décisions de la commission des Chemins de fer, 901.
Arrangements tarifaires entre le Canada et l'Australie, 898.
Banque Internationale, 901.
Bent, Lemuel, 997.
Boston, bureau d'immigration à, 901.
Boutilier, Mathew, 899.
Carignan, L.-P., 900.
Changements au tarif douanier du Canada, 899.
Colombie-Anglaise, subventions à la, 898.
Contrats pour le transport du courrier, 898.
Digby.—Achat de terrain pour quai public, 6943.
Droits de douane sur le bois de sciage, 835.
Droits de douane sur le ciment, 834.
Doucet, A.-T., 1029.
Doucet, Edward, 4577.
Effectif des principales marines, 3023.
Exportation du saumon *sock-eyed*, 900.
Gardiens de phares dans la Nouvelle-Ecosse, 900.
Gorman, Jeffrey, 899.
Hall, Thomas-H., 2476.
Hazelton, C.-A.—Emplacement de la gare du G.-T.-P., 899.
Importations de mélasses, etc., des Antilles, 899.
Intercolonial.—Grève d'employés, 900.
———Pièces de fonte, etc., 899.
Johnson, S.-A., 899.
Kanock, B.-C., 8037.
Krant Point.—Quai, 966.
LeBlanc, M., 4577.
Miller, C.-E., 1031.
Mexico.—Bureau du commissaire, 898.
Mundle, J.-A., 1581.
Niobé.—Réparations, 6943.
Petite-Rivière, N.-E.—Brise-lames, 1030, 8902.

MACLEAN (Alexander-K.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Réduction du chien de mer, 10436.
Rivière-aux-Ours.—Travaux.
Service de steamer entre le Canada et les Antilles, 3558.
Service du transport de la malle entre Bridgetown, Port-Lorne et Hampton, Parker's Cove, N.-E., 8904.
South-West Cove, N.-E.—Obstacles à la navigation à, 899.
Spry-Bay.—Homarderie, 900.
Stralton, A.-H., 899.
Subventionnement de steamers à Saint-Jean, N.-B., 898.
———entre le Canada et les Antilles, 899.
Suspension de l'application des articles dits *Dumping Clauses*, 6943.
Tableaux des forces navales de l'Angleterre, de l'Allemagne et de l'univers, 3014-3022.
Visite du directeur vétérinaire général dans la Nouvelle-Ecosse, 8904.
Ware, John, 901.

INCIDENTS.

Accusations d'obstruction, 6706.
Contrats résiliés, 11768.
Convention commerciale avec les Antilles, 288.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6862.
Observations sur le dépôt des dossiers, 1602.
Question de privilège, 7855.
Question d'ordre, 4983.
Remise de droits sur rails d'acier, 7047.
Terminus d'Halifax, 7147.
Traitement du Dr Friedman contre la tuberculose, 4303.

INTERPELLATIONS.

Commission des pêcheries, 11128.
Crédits supplémentaires, 8991.
Farmers' Bank, rapport de l'enquête sur la, 6938.
Service de navigation à vapeur avec les Antilles, 6938.

MOTIONS.

Question préalable.—Amendement, 7917.

QUESTIONS.

Amélioration des grandes routes, 815.
Amherst.—Inspecteur de pavage, 1587.
Amherst-Point.—Quai, 1187.
Approvisionnements de la force permanente, 2800.
Bedford.—Service postal, 2229.
Bridgewater.—Salle d'exercices de, 1187.
Canadien du Nord d'Ontario, compagnie du chemin de fer, 7159.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Fort St-Lawrence.—Inspecteeur du dragage, 1587.
Gratifications aux volontaires *re* les Fenians, 818
Halifax.—Directeur vétérinaire général, 9110.
Hobson's Nose.—Phare, 1187.
Importation de ciment, 610.
Intercolonial.—Terminus d'Halifax, 613.
Interprétation du tarif, honoraires d'avocat. 610.

MACLEAN (Alexander-K.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Lyons, capitaine V., 2693.
Mack, S.-E., 819.
McLeod, John-S.P., 8398.
Nictaux, N.-E.—Piscifacture, 7430.
Niobé, le, 1785, 2229.
Parrsboro.—Edifice public, 1187.
Piliers de protection contre la glace dans la rivière Annapolis, 7245.
Poste rurale dans la Nouvelle-Ecosse, 8898.
Recrutement des marins, 10121.
Service du courrier à Salmon-River, N.-E., 4194.
———entre Halifax et Prospect, 2687.
———entre Sherbrooke et Sheet-Harbour, N.-E., 2687.
Service postal de Milford-sud et de Lake Munroe, 2229.
Traité entre le Canada et les Antilles, 711.
Transcontinental.—Compte du capital, 9488.
———Construction du, 10232.
Transport des dépêches entre Middleton et Port-George, N.-E., 6949.
Wilmot, N.-E.—Service du courrier de, 4194.

MACLEAN (William-Findlay) *York-Sud.*

DÉBATS.

Banques et commerce de banque, 11930.
Commercial Acetylene Co., 10341.
Discours sur l'adresse, 430.
Forces navales de l'empire, 2588.
Gogarty, Fanny-Maria, 6940.
Hôtel de la Monnaie, 8908.
Loi des Banques, 1920, 1922.
Loi des Chemins de fer, 9968.
Loi des Epizooties, 9888.
Obligations du G.-T.-P., 1610.
Rentes viagères de l'Etat, 9875.
Service postal transatlantique, 7420.
Service télégraphique impérial, 9272, 9283.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9305, 9337.

Discussion des articles:

Colis postaux, 12174.
Commercial Acetylene Company, 11331.
Forces navales de l'empire, 5818.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt au, 12206.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3034, 3073, 3096, 3409, 3415.
Temiskaming and Northern Ontario, subvention au, 12241.

INCIDENTS.

Colis postaux, 11697.

INTERPELLATIONS.

Taux océaniques, 2571.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11269.

MOTIONS.

Richelieu-Ontario, compagnie de navigation. —Amendement, 3418; rejeté, 3507.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11274, 11286.

PROJETS DE LOI.

Commercial Acetylene Co. of New-Jersey, 1ère lect., 10351; 2e lect., 11131; 3e lect., 11333.

MACLEAN (William-Findlay)—*Suite.*

QUESTIONS.

Grand-Tronc-Pacifique.—Directeurs, 612.
Pacifique-Canadien.—Emission d'actions communes, 616.

SCRUTIN.

Cie de navigation Richelieu-Ontario, amendement, 3507; rejeté, 74 à 36.

MacNUTT (Thomas) *Saltcoats.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 165.
Loi des Epizooties, 9894.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7940.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4795,5460.

DOCUMENTS.

Bow, William, 2730.
Lane, J., 1581.
Saisie de chevaux pour entrée en contrebande, 3136.
Saltcoats.—Révocations, 964.
Sullivan, J.-J.—Election Macdonald, Man., affidavit, 173.

INCIDENTS.

Election Macdonald, question de privilège, 2062.
Explications concernant un fait personnel, 2035.

INTERPELLATIONS.

Droits sur les fruits et les légumes, 7153.

PROJETS DE LOI.

Creighton, Edward Mackay, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Power, Lenore, 1ère lect., 11268; 2e lect., 11726; comité général, 12081.
Richard, John-Caldwell, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.

MARCIL (Hon. Charles) *Bonaventure.*

DÉBATS.

Budget général, 10871.
Forces navales de l'empire, 2783, 2803.
Intercolonial.—Lignes d'embranchement, 1133.
———Lignes tributaires, 1821.
Loi des Banques, 10669.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7981.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5040, 5546, 5991.

Discussion des subsides:

Anse-aux-Gascons, Qué.—Brise-lames, 11811.
Allocations pour la milice, 11329, 11341.
Arts, agriculture et statistiques.—Exposition, 10681.
Intercolonial.—Matériel roulant, 11223.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 11032.
Postes.—Traitements, etc., 11589.
Service postal d'hiver, 11050 et suiv.
Travaux publics.—Appointements, 11399,

MARCIL (Hon. Charles)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Administration des chemins de fer de l'est de Québec et de l'Atlantique à l'ouest de Québec, 8902.
Amyot, P.-E., 683.
Baie des Chaleurs.—Subventionnement d'une ligne de steamers sur la, 682.
Bonaventure.—Annulation de contrats de la malle, 684.
———Bureaux de poste, 2327, 7607.
———Changements dans les emplois de maîtres de poste, 5325.
———Commissaires-enquêteurs, 7607.
———Contremaître général et autres employés, 682.
———Destitutions d'employés de la Marine et des Pêcheries, 7850, 11136.
———Destitutions de maîtres de poste, 11136.
———Dragage à la rivière, 4575.
———Dragage à Sainte-Anne de Restigouche et Cross Point, 4575.
———Enumérateurs du rencensement, 684.
———Fonctionnaires du ministère de la Marine, 683.
———Maîtres de poste révoqués, 684.
———Nouveaux bureaux de poste dans comté, depuis octobre 1911, 682.
———Personnel de Marine et Pêcheries, 2327.
———Transport du courrier, 683.
———Travaux publics depuis octobre 1911, 682.
Bourdages, P.-B., 8365.
Bourque, Alexis, 8365.
Bugeaud, Fabien, 683.
Bujold, Louis, 8365.
Caisley, John, 8366.
Caldwell, A.-B., 683.
Canada, steamer, 683.
Caplan à Paspébiac, chemin de fer Atlantique de, 2327.
Dea, Edmond, 684.
Fallu, Lazare, 8366.
Intercolonial et Atlantic, Québec et Western, et Québec-Oriental, 3557.
Labillois, Alexis, 8366.
Landry, Jos.-Ed., 8597.
LeBlanc, Napoléon, 7850.
Marcotte, Mme Z., 8366.
Matapédia.—Incident du drapeau, 8597.
Micmacs.—Sommes payées pour soins médicaux donnés aux sauvages de la réserve des, 4019.
Mowat, M.-M., 7607.
New-Carlisle.—Station agronomique, 8902.
Pêche de l'éperlan et du saumon, 684.
Pinault, Dr Geo., 683.
Pont sur la rivière Restigouche, 8902.
Quebec & Oriental Railway, etc., 682, 684, 7607.
Scoles, C.-R., réclamation de, 684.
Taché, C.-E., 683.
Tarifs de fret de certains chemins de fer, 684.

INCIDENTS.

Agrandissement de la bibliothèque, 11407.
Facteurs ruraux, 11738.
LeGallais, J.-A., 11607.
Marcotte, Mme, 11747.
New-Carlisle.—Edifice public, 11508.

MARCIL (Hon. Charles)—*Suite.*

INTERPELLATIONS.

Destitutions de fonctionnaires des postes dans Bonaventure, 11606.
Traduction des relevés, 11393.

QUESTIONS.

Achats d'horloges, 9483.
Alain, Jean, 11907.
Alain.—Transport du courrier, 11901.
Avignon.—Bureau de poste, 5322, 7843.
———Receveur de la poste, 6948.
Baie des Chaleurs.—Chemins de fer, 2228.
Bernard, Sylvestre, 8893.
Bonaventure.—Bouées dans la rivière, 11525.
———Chèques à recenseurs, 2481.
———Distribution des faveurs ministérielles, 3525.
———Nominations d'inspecteurs des poids et mesures, 6948.
———Recenseurs, 2435.
———Service du transport des dépêches, 8893.
———Station des signaux, 10711.
———Surveillant des travaux, 7843.
Bourdages, P.-B., 7848.
Bourque, Alexis, 7849.
Bujold, Louis, 7848.
Caldwell, Arthur-B., 8360.
Campbellton-Gaspé.—Service de vapeurs, 3527, 4563, 7426.
Cap-Noir-Est.—Bureau de poste, 4567.
Carleton.—Gardien du phare, 11392.
———Gardien du quai, 11392.
———Mur de soutènement, 11391.
———Service du courrier, 7846, 8361.
Chapados, Simon, 10830.
Chemin de fer Atlantic, Quebec and Western, 4015.
Chemin de fer Atlantique-Supérieur, 2228.
Chemins de fer de l'est de Québec et de l'Atlantique à l'ouest de Québec, 6947.
Cullen, Francis, 11392.
Dea, Edmond, 7435.
Escuminac.—Bureau de poste, 4566.
Inspection des poids et mesures dans le district de Québec, 8360.
Labillois, Alexandre, 7848.
Landry, Joseph-Edouard, 8364.
Leblanc, Maurice, 7843.
LeBlanc, Napoléon, 8361.
Leclair, Bernard, 11392.
Marcotte, Mme Z., 7848.
Maria.—Dépense dans la paroisse, 7433.
Métapédia.—Incident du drapeau, 7600.
Miguasha.—Service de distribution de la malle, 7840.
Mowatt, M., 7433.
New-Carlisle.—Edifice public, 7841.
———Ferme expérimentale, 7605.
———Station d'expérience, 2231.
Pabos.—Brise-lames, 981, 1181.
Paspébiac.—Quai, 10830.
Port-Daniel-Centre.—Bureau de poste, 4567.
Renvois d'employés de la douane, 723.
Restigouche Boom Company, 7846.
Rivière Nouvelle, 10830.
Robitaille.—Bureau de poste, 5322.
———Revenu de la poste, 9486.
Saint-Godfroy.—Bouées, 10711.

MARCIL (Hon. Charles)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Omer.—Gardien du phare et du quai, 8364.
Service de vapeurs sur Dalhousie, 7841.
Thibodeau, Louis, 11908.

MARCILE (Joseph-Edmond) *Bagot.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3289.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4679, 9672.

DOCUMENTS.

Faneuf, J.-E., 964.
Morin, D., 964.
Nadeau, L., 964.

QUESTIONS.

Acton-Vale.—Edifice public, 911.
Cadenas pour sacs du courrier, 7429.
Conférenciers agricoles dans Québec, 8897.
Saint-Edouard.—Station de l'Intercolonial, 952.
Scibouet.—Travaux publics, 1175.
Transport du courrier entre Acton-Vale et Saint-Théodore, 822.
———entre Danby et Sainte-Christine, 820.

MARSHALL (David) *Elgin-Est.*

PROJETS DE LOI.

Marlatt, Mary-Susan, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.

MARTIN (Médéric) *Montréal, Sainte-Marie.*

DÉBATS.

Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6727.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5558.

INCIDENTS.

Budget en français, 6362, 6609, 6653.
Cadenas de sacs à dépêches, 7427, 7837, 8116.
Salle d'exercices de Victoria, C.-A., 4193.

MARTIN (William-Melville) *Regina.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6232.
Budget général, 10907.
Colis postaux, établissement d'un service de, 1553.
Donaldson, affaire, 8174.
Forces navales de l'empire, 2913.
Loi des Banques, 2374.
Loi des Grains, 9377, 9386.
Primes aux volontaires, 9172.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5437, 5882.
Discussion des subsides:
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6688.

DOCUMENTS.

Baux de forces hydrauliques accordés sur la rivière Winnipeg, 8366.

MARTIN (William-Melville)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Demie Est, sec. 27, township 6, rang 2, à l'ouest, 3e méridien, 681.
Dépenses d'inspecteurs de homesteads, 2481.
Donaldson, Arthur, homestead dans la Saskatchewan, 3274.
Loi pour empêcher l'emploi des femmes, Saskatchewan, 2730.
Révocations à Regina, 965.
Sténographes des Communes employés comme secrétaires des députés, 6945.
Terres de la Saskatchewan et de l'Alberta offertes pour préemption, 3559.
Travaux exécutés dans l'agence des terres de Regina, 2480.
Ventes des terres des écoles de la Saskatchewan, 3275.

INCIDENTS.

Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, 8599.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6632.
Pension à un employé des casernes, 6683.
Taux de transport dans l'Ouest, 9179, 9228.
Traitement des juges, 6484.

INTERPELLATIONS.

Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, 8462.

MOTIONS.

Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, motion rejetée, 8609.

QUESTIONS.

Affermage des chutes d'eau sur la rivière Winnipeg, 10120.
Elévateurs de têtes de lignes, 3528.
Employés de la poste dans les villes, 2484.
Facteurs de la poste, 2484.
Jones, J.-P., 9868.
Inspecteurs de homesteads, 626.
Inspections de concessions gratuites, 3279.
Service des dépêches à Regina par le G.-T.-P., 2004.
Sipes, A.-C., 2005.
Silverthorn, J.-W., 2005.
Sous-location de bâtiments publics, 8363.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 4190.
Terres de l'Ouest affectées aux fins scolaires, 3528.
Terres fédérales à Prince-Albert, 2797.
Travail des femmes dans la Saskatchewan, 3523.

McCOIG, (Archibald-Blake) *Kent-Ouest.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6845.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4888.

DOCUMENTS.

McInnis, J., 1581.

INCIDENTS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6844.

QUESTIONS.

Droits de pêche sur l'île Bataille, 2801, 3133.

McCRANEY (Geo.-E.) *Saskatoon.*

DÉBATS.

Donaldson, affaire, 8237.
Loi des Grains, 8433.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8044.
Primes aux volontaires, 9169.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8833.
Canadian Northern, 4517.
Forces navales de l'empire, 4728, 5418, 9667.
Imperial Underwriters' Association, 4555.
Loi des Grains, 8926, 9383, 9390.
Moncton au détroit de Northumberland, chemin de fer de, 8828.
Nipissing, chemin de fer Central de, 8827.

DOCUMENTS.

Manley, H.-B., 2471.
Saskatoon, destitutions à, 901.
Ullyot, G.-M., 2471.
Ventes de terres des écoles dans l'Alberta et la Saskatchewan, 3136.

INCIDENTS.

Ullyot, G.-M., 6950.

PROJETS DE LOI.

Engleby, George-Daniel, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 8116.
Hazell, F., 7434.
Manley, H., 6463.
Prince-Albert.—Inspecteurs de homesteads, 820.
Saskatoon.—Inspecteurs de homesteads, 820.
Ullyott, G.-M., 6464.

McCREA (Francis-N.) *Sherbrooke.*

DÉBATS.

McLeod, Duncan, 7110.
Uniformité des tarifs de transport, 11279.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4774.

DOCUMENTS.

McLeod, Duncan, 2471.

INCIDENTS.

McLeod, Duncas, 7105.

QUESTIONS.

McLeod, Duncan, 651.
Vols de dépêches, 7835.

McCURDY (Fleming-Blanchard) *Shelburne Queens.*

DÉBATS.

Banques et commerce de banque, 11921, 11927.
Canadian Northern, subventions au, 12064.
Intercolonial, lignes tributaires de l', 1850.
Loi des Banques, 10615 et suiv., 10957 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3447.

McKAY (James) *Prince-Albert.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 291.
Donaldson, affaire, 8216.

McKAY (James)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Loi des Banques, 10382.
Loi des Grains, 9379.
Taux de transport de l'Ouest, 9250.

Discussion des articles:

North West Guarantee and Accident Insurance Co., 2667.

INTERPELLATIONS.

Manitoba North Western, 12026.

PROJETS DE LOI.

Canadian Northwestern Railway Co., 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; discussion, 2200; rapport, 3e lect. et adoption, 2201.
Great West Fire Insurance Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 779.
North West Guarantee and Accident Insurance Co., 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; discussion, 2667; 3e lect., 2686.

McKENZIE, (Daniel-D.) *Cap-Breton-Nord.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6346 et suiv.
Amendements à la loi de navigation, 807.
Antigonish, élection d', 10520.
Appointements des juges des cours de comtés, 8281.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 735.
Cour suprême.—Traitement du registraire, 8231.
Discours sur l'adresse, 184.
Forces navales de l'empire, 2885, 10289.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6882.
Grève des photograveurs, 7977.
Intercolonial.—Extension du réseau, 2038.
———Lignes d'embranchement, 9129.
———Lignes tributaires, 1843.
Landry, André, 6813.
Loi des Juges, 11967.
Loi uniforme de naturalisation, 2466.
Macdonald, Alexander, 1017.
Marine marchande du Canada, 934.
McNeil, Lauchlin, 870.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7771.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10027 et suiv.
Protection des douanes et des pêcheries, 3378, 3443.
Règlement de la Chambre, 6538.
Rentes viagères de l'5tat, 9884.
Service des phares et des côtes, 6417.
Traité anglo-japonais, 7242, 7382.

Discussion des articles:

Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11061.
Avancement de l'instruction agricole, 8756.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8380, 8394.
Code criminel, modification du, 11942.
Convention commerciale avec les Antilles, 2189.

McKENZIE (Daniel-D.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Cour d'échiquier, 3458.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6836.
Forces navales de l'empire, 4652, 4660, 5528, 5977.
Loi des Grains, 8932.
Loi des Postes, 12265.
New-Westminster.—Commissaires du port, 3104.
Radiotélégraphie, 8936.
Richelieu-Ontario, compagnie de navigation, 2775.
Temiskaming and Northern Ontario, subvention au, 12248.
Vancouver.—Commissaires du port, 9155.

Discussion des subsides:
Amherst, N.-E.—Bureau de poste, 11502.
Appointements à l'agriculture, 6931.
Baie Saint-Laurent, creusement du chenal, 11795.
Boisdale.—Quai, 11796.
Construction de feux et balises, 11115.
Distribution des documents parlementaires, 11870.
Englishtown.—Réparations et réfections au quai, 11799.
Etudes et inspections des chemins de fer, 11642.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11886.
Intercolonial, chemin de fer, 6982.
———Déviation aux mines de Sydney, 11232.
———Matériel roulant, 11226.
Inverness.—Réparations au port, 11801.
Kentville.—Edifice public, améliorations, etc., horloge de la tour, 11505.
Marine et Pêcheries.—Admin. centrale, 11019.
Petit-Bras-d'Or.—Brise-lames, 11803.
Pilotage, etc., 11119.
Postes.—Service extérieur, 11734.
Sauvages en général.—Maison de l'instituteur à Nyanza, Victoria, 11898.
Uniformes des militaires, 11388.
White-Point.—Brise-lames, 11805.
Yarmouth.—Améliorations du port, 11808.

DOCUMENTS.

Arsenault, John, 896.
Astephen, Abraham, 898.
Bain, Roderick, 2729.
Barry, M., 1584.
Burchill, George, 896.
Cann, Henry, 897.
Day, Joseph, 1578.
Dugas, Richard, 897.
Dunlop, Daniel, 896, 1580, 2729.
———Mary, 897.
Forbes, A.-R., 896.
Fraser, John, 1578.
Gannon, A.-T., 897.
Gillies, Duncan, 1577.
Grantmyre, James, 897.
Hackett, Wm., 897.
Hickey, Richard, 897.
Hines, George, 1579.
Johnston, Donald, 11909.
King, N.-E.—Destitutions dans le comté, 4754.
Lawlor, Wilson, 896.
Livingstone, M.-G., 895.
Maloney, James, 1580.

McKENZIE (Daniel-D.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Marsh, William, 897.
Matheson, Alex., 2728.
McAulay, Donald, 1580.
McDonald, Archibald, 8903.
———John, 896.
———P.-J., 896.
———Rodrick, 1579.
McDougall, D.-J., 896.
McEachern, Hugh-D., 896.
McKay, A.-G., 6945.
———Mme O.-J., 2729.
McKennan, John-P., 8902.
McKenzie, Archibald, 1578.
———Murdock, 897.
McLean, Dr J.-W., 898.
———Thomas-Chalmer, 1580.
McLeod, Rod., 6942.
McNeil, J.-A., 895.
———John-C., 2475.
———Neil, 158.
Morrison, D.-J., 6942.
———John-G., 1577.
Musgrave, Robert, 1578.
New-Campbellton.—Personnel des douanes, 8987.
North-Sydney.—Travaux et réparations de l'édifice public, 7160.
Nyanza.—Terres des sauvages, 3670.
Rindress, Horace, 1578.
Shean, Joseph, 897.
Sydney-Mines.—Personnel des douanes, 8987.
Voie ferrée entre Estmere et Baddock, 725.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2308.
Canal Saint-Pierre, 11621.
Contrats résiliés, 11782.
Crédits pour la Nouvelle-Ecosse, 11808.
Election de Cap-Breton-Nord, 8400.
Employés des douanes sujets à un stage, 7100.
Explication sur un fait personnel, 1192.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879.
Lecture d'une lettre de l'hon. F.-D. Monk au premier ministre, 4655.
North-Sydney.—Edifice public, 11507.
O'Brien, Michael, 11089.
Parler français dans la Chambre, 11858.
Syriens du comté de Cap-Breton, 11892.
Téléphone au lieu de télégraphe dans la Nouvelle-Ecosse, 11878.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire.—Amendement à l'article 2, modification, 4661.

QUESTIONS.

Astephen, Abraham, 3531.
Boulardarie-Centre.—Bureau de poste, 2688.
Canal Saint-Pierre, 1396.
Cape Breton, la drague, 1588.
Heckey, Richard, 3531.
Intercolonial.—Section à l'est de Grand-Narrows, 3523.
McLean, J.-W., M.D., 3531.
Navires marchands étrangers.—Vente de marchandises, 3525.
New-Campbellton.—Douanier, 2689.
North-Sydney.—Edifice public, 3664.
Remorqueurs pour les dragues du gouvernement, 711.

McLEAN (Angus-A.) *Queens.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12366 et suiv.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 757.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8753.
Forces navales de l'empire, 9835.
Intercolonial.—Lignes subsidiaires, etc., 8804.

Discussion des subsides:

Chemin de fer I.P.-E.—Bateaux transbordeurs, etc., 11244.
Destitution de Mme Weare, à Coal-Creek, 3274.

INCIDENTS.

Abolition du Hansard, 11870.

McLEAN (Hugh-Havelock) *Sunbury-Queens.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 2954, 2974.

Discussion des subsides:

Exercices militaires annuels, 11357, 11377

DOCUMENTS.

Destitutions de fonctionnaires dans le district de Sunbury-Queens, 682.

McMILLAN (John-Angus), *Glengarry.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5572.

DOCUMENTS.

Broderick, M., 1582.
Cumming, Neil, 1578.
Henderson, Adam, 1579.
Saver, W.-H., 1578.
Scott, W.-A., 1578.
Williams, J.-D.-R., M.-D., 1578.

MEIGHEN (Arthur) *Portage-la-Prairie.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6334.
Banques et commerce de banque, 11923.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 7561.
Citation de R.-C. Miller à la barre de la Chambre, 3468, 3762, 3810.
Discours sur l'adresse, 247.
Intercolonial.—Lignes subsidiaires, etc., 8793.
Loi des Banques, 10378 et suiv.
Loi des Chemins de fer, (gardes-bestiaux), 969.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7738, 8491, 8559, 9848.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 9999.
Motion d'ajournement Béland, 8076.
Question de procédure, 6161 et suiv.
Règlement de la Chambre, 6515.
Traité anglo-japonais, 3e lect. et amendement Oliver, 7376, 7412.

Discussion des articles:

Canada Western Trust and Mortgage Co., 2669.

MEIGHEN (Arthur)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Canadian Explosives, Limited, 2645.
Forces navales de l'empires, 4634, 9628.
Prudential Life Insurance Company, Canada, 7399.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3089.

DOCUMENTS.

Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9303-4, 9307-12.

INCIDENTS.

Question de règlement, 5160.

MOTIONS.

Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company, 2e lect.; adoptée, 11132.
Création d'un système de crédit agricole, 3226; adoptée, 3274.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9300, 9311; non adoptée, 9356.

PROJETS DE LOI.

Alberta-Saskatchewan Life Insurance Co., 1ère lect., 10829; 3e lect., 11722.
Attwood, Sarah-Lillian, 1ère lect., 9867; 2e lect., 10062; 3e lect., 10408.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 2e lecture; amendements du Sénat, 7561; amendements du Sénat adoptés, 7562.
Canadian Western Trust and Mortgage, 1ère lect., 967; 2e lect., 1157; discussion reprise, 2668; 3e lect., 2686.
Flower, Charles-Albert, 1ère lect., 7418; 2e et 3e lect., 8303.
Great West Permanent Loan Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
Loi des Chemins de fer (gardes-bestiaux)—dépôt et 1ère lecture, 969.
Metropolitan Mortgage Corporation, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2220; 3e lect., 7399; 2e délibération et adoption, 11062.
Prudential Life of Canada, 1ère lect., 2731; 2e lect., 3184; 3e lect., 7400.
Sociétés coopératives de crédits.—Dépôt et 1ère lect., 9299.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Création d'un système de crédit agricole, dépôt, 3226; adoption, 3274.

MICHAUD (Pius) *Victoria, N.-B.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 2950.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6878.
Ligne d'Andover à Saint-Jean, N.-B., 12010.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8011.
Tobique-Campbellton Ry. Co., 12009.

Discussion des articles:

Cie de ponts Van Buren, 11718.
Forces navales de l'empire, 9772.

Discussion des subsides:

Transcontinental National, 11561.

DOCUMENTS.

Cameron, Thomas, 902, 2326.
Cussuck, Patrick, 2326.
Martin, Cyprien, 3560.
Nadeau, Epiphane, 7436

MICHAUD (Pius)—*Suite.*

QUESTIONS.

Cameron, Thos., 646.
Inman, Charles-R., 1185.
Nadeau, Epiphane, 9614, 11526.
Roy, Fred-A., 11526.

MIDDLEBRO (William-Sora) *Grey-Nord.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6858.
Forces navales de l'empire, 1482, 10253.
Loi des Grains, 9382.
Miller, R.-C., 3762, 3781.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10033.
Question de procédure, 6149.
Service des phares et des côtes, 6403.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4625.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3065.

INCIDENTS.

Comparution de R.-C. Miller devant la Chambre, 3464, 3560, 3762, 3768, 3769.

MOTIONS.

Citation d'un témoin à la barre de la Chambre, 3464; adoptée, 3468, 3561, 3776.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer de Simcoe à Grey et à Bruce, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 2686.

RAPPORTS.

Deuxième rapport du comité des Comptes publics, dépôt, 1995.

MOLLOY (John-Patrick), *Provencher.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5186, 5910.

PROJETS DE LOI.

Manitoba Radial Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8507; 3e lect., 8829.

QUESTIONS.

Rosenfeldt, Arthur-David, 8892.

MONDOU (A.-A.), *Yamaska.*

DÉBATS.

Amendement à l'adresse, 581.
Forces navales de l'empire, 3347.

SCRUTIN.

Amendement à l'adresse, 590.

MORPHY (H.-B.) *Perth-Nord.*

DÉBATS.

Fermes expérimentales, 10555.
Forces navales de l'empire, 1729, 1740.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6880.
Immigrantes, protection des, 12526.
Loi uniforme de naturalisation, 2453.
Pollution des eaux navigables, 8882.

MORPHY (H.-B.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Primes à la fabrication du plomb, 10441.
Règlement de la Chambre, 6543.

Discussion des articles:

Avancement de l'instruction agricole, 8757.
Ordre indépendant des Forestiers, 7559.

INCIDENTS.

Poirier, Pascal, 8969.

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer de Guelph à Goderich, 3e lect., 2203.

MORRISON (Alexander) *Macdonald.*

Présentation, 4.

PROJETS DE LOI.

Hearns, Jess-W., pour faire droit à, 1ère l., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.

MUNSON (Charles-Arthur) *Northumberland-Ouest.*

DÉBATS.

Budget général, 10851.
Discours sur l'adresse, 4773.
Droit sur les machines à fossoyer, 6847.

PROJETS DE LOI.

Beaver Fire Insurance Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect., 9409.

MURPHY (Hon. Charles) *Russell.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6109, 6236.
Discours sur l'adresse, 556.
Forces navales de l'empire, 4199.
Hôtel de la Monnaie, 8912.
Loi des Banques, 1307.
Modification de règle 17 de la Chambre, 6522, 8078.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6724.
Question de procédure, 6175.
Rentes viagères de l'Etat, 9874.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3964, 4108.
Colis postaux, 12181.
Forces navales de l'empire, 4935, 5661.

Discussion des subsides:

Commission de Conservation, 6668.
———Service Civil, 6673.
Impression des billets fédéraux, 6688.
Ottawa, nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11413.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11492.
Sous-ministre de la Justice.—Augmentation du traitement, 12387.
Travaux publics.—Appointements, 11398.

DOCUMENTS.

Canal Rideau.—Baux accordés pour remises à embarcations, 8597.
Code, W.-J.—Témoignages entendus et rapports faits, 7436.

MURPHY (Hon. Charles)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Dow, Robert, 685.
Easton, H.-B., 1584.
Enquêtes dans le service ciivl, 685.
Intercolonial.—Nombre de barils de clous achetés, 6464.
Maher, John, 685.
Marion, Alex., 685.
McArthur, Duncan, 685.
McCartin, James, 685.
Murphy, James, 685.
North-Bay à Sturgeon-Falls, grande route, 4020.
Révocations de fonctionnaires, 1028.
Russell, maîtres de poste, 685.
Slack, W.-F., 3558.
Thivierge, Emery, 685.
Van Camp, Byron, 1581.

INCIDENTS.

Imprimerie nationale, 11411.
Ottawa et Daniskin, service du courrier, 11746.

INTERPELLATIONS.

Miller, R.-C., cas de, 5323.

PROJETS DE LOI.

Guelph à Goderich, chemin de fer de, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482.

QUESTIONS.

Autorisation des compagnies, 616.
Baie Georgienne, canal de la, 1177.
Canadian Northern, 12147.
Canal Rideau, 6452.
Commission du Service public, 1788.
Conway, M.-T., 7436.
Cumberland, maître de poste de, 1036.
Emploi de femmes pour corriger les épreuves, 8035.
Employés du bureau de l'imprimerie de l'Etat, 7602.
Expédition des marchandises par le G.-T.-P., 1183.
Expériences du prof. Barnes, 3131.
Gutelius, N., 615.
Ligue de l'émigration militaire et navale, 610.
Loi des Compagnies, 615.
Lynch, Stanton, 615.
Monk.—Secrétaire particulier de M., 603, 980.
Mortimer Printing & Lithographing Co., 6617.
Osgoode-Station.—Maître de poste, 1035.
Ottawa.—Achats de terrains par le gouvernement à, 2801.
Parry-Sound.—Inspecteur des poids et mesures, 4193.
Port d'expédition pour le G.-T.-P., 816.
Rapport de la commission d'enquête sur la marine, 4568.
Receveur des postes du comté de Russell, 603.
Rockliffe.—Champ de tir de, 604.
Secrétaires particuliers des ministres, 972.
Slack, W.-F., 3134.
Tye, W.-F., 615, 1393.

NANTEL (Hon. Wilfrid-Bruno) *Terrebonne.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Loi des Falsifications, 11986.

Discussion des subsides:

Bureau de poste de Sainte-Thérèse, 11519.
Revenu de l'Intérieur.—Administration, 12462.
———Employés de l'accise, 11848.

NANTEL (Hon. Wilfrid-Bruno)—*Suite.*

INCIDENTS.

Chisholm, Donald, 11855 .
Delorey, Moses, 11855.
Denrées, service de l'insp. des, 12465 et suiv.
Documents incomplets *re* destitution d'A.-N. Déland, 7855.
Frénette, M., salaire de, 11865.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6629.
Inspecteurs alimentaires dans la Nouvelle-Ecosse, 11866.
———Québec, 11866.
Laforce, J.-E., 11843.
Macdonald, John, 11673.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861.
Parler français dans la Chambre, 11858.
Sous-ministre au Revenu de l'Intérieur, 11846.

INTERPELLATIONS.

Gilbert, M., d'Arthabaska, 11862.
Martin, Elie, 11864.
Thompkins, Patrick, 11864.
Van Antwerp, M., 11866.

PROJETS DE LOI.

Falsifications, 1ère lect., 10573, 11987.
Inspection du pétrole et du naphte, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11985; 3e lect., et adopt., 11986.

QUESTIONS.

Agents douaniers du comté de L'Islet, 2230.
Antigonish.—Inspecteur des denr es alimentaires.
Caldwell, Arthur.-B., 8360.
Déland, A.-N., 647.
Dugal, Alphonse, 4190.
Dupont, Joseph, 2688.
Employés du Revenu de l'Intérieur.—Destitués dans Rimouski, 2239.
Gilbert, Arthur, 632.
Humpheys, E.-C., 1536.
Inspecteurs des poids et mesures, Bonaventure, 6948.
———Parry-Sound, 4193.
———Québec, district de, 8360.
Inspecteurs du Revenu de l'Intérieur, 2437.
Laforce, J.-E., 3223.
Macdonald, (John, jr, Saint-Jean, N.-B.,) 2688.
Poirier, J.-N., 648.
Saint-Roch-des-Aulnaies.—Fonctionnaires de l'accise, 827.

RAPPORTS.

Revenu de l'Intérieur, dépôt, 5.

NEELY (David-Bradley) *Humboldt.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6225.
Amélioration des grandes routes, 8426.
Discours sur l'adresse, 410.
Donaldson, affaire, 8203.
Loi des Inspecttions et de la vente, 9961.
Transports dans l'Ouest, 6238 et suiv., 9191.
Uniformité des tarifs de transport, 11282.

Discussion des articles:

Chemin de fer Nord-Canadien, 4524.
Forces navales de l'empire, 5492.
Loi des Inspections et de la vente, 12277, 12284.

NEELY (David-Bradley)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides:
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11595.

DOCUMENTS.

Proctor, Edward, éclusier à Burritt's Rapids, Ont., 2326.

INCIDENTS.

Forces navales de l'empire, 4787.
Lloydminster.—Maître de poste, 11777.
Lyster, N.-S., 11777.
Wakaw.—Bureau de poste, 11772.

INTERPELLATIONS.

Wakaw.—Receveur de la poste, 11615.

QUESTIONS.

Emplacements d'élévateurs de tête de ligne, 637.
Gardes-forestiers dans la Saskatchewan, 642.
Inspecteurs des homesteads.—Humboldt, 819.
——Smythe, 641.
Remaniement de la carte électorale, 625.
Selkirk, élection de, 981.
Settee, garde-forestier, 643.
Vente des terres fédérales, 624.
Wynyard.—Terres fédérales, 4017.

NESBITT (Edward-Walter) *Oxford-Nord.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 663.
Aide pour l'avancement de l'instruction agricole dans les provinces, 2215.
Ajournement du comité, 6110.
Amélioration des grandes routes, 9095.
Banques, 1305, 2350.
Banques et commerce de banque, 11924.
Budget général, 10802.
Convention commerciale avec les Antilles, 927.
Création d'un système de crédit agricole, 3253.
Droit sur les machines à fossoyer, 6856.
Embranchements du Canadian Northern.—Message du Sénat, 11722.
Encouragement de l'agriculture, 8303.
Etablissement d'un service de colis postaux, 1556.
Forces navales de l'empire, 1509.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8793.
Loi des Chemins de fer, 9971.
Loi des Epizooties, 9830.
Loi des Juges, 12148.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7794.
Question de procédure, 6178.
Règlement de la Chambre, 6531.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3490.
Traitement des juges, 6484.

Discussion des articles:
Amélioration des grandes routes, 8838.
Association protectrice des médecins canadiens, 3980.
Avancement de l'instruction agricole, 8748, 8766.

NESBITT (Edward-Walter)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Brevet d'A.-D. Richard, 3956.
Canada Permanent Trust Co., 2685.
Canadian Explosives, Limited, 2651.
Canadian Provident Insurance Co., 9359.
Chemin de fer Nord-Canadien, 4512.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 2643, 2772.
Commercial Acetylene Company, 11332.
Forces navales de l'empire, 5212, 5726, 9731.

Discussion des subsides:
Brise-glace dans Baie-du-Tonnerre, etc., 11118.
Canal de la vallée de la Trent, 11585.
Distribution des documents parlementaires, 11871.
Douanes.—Appointements, 7689.
Ottawa.—Nouvelle salle d'exercices, 11817.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11480.
Rivière Montréal, 11827.
Transcontinental National, 11462.
Vaisseaux dragueurs, 11833.

DOCUMENTS.

Scott, Os., 1581.

INCIDENTS.

Algoma Steel Co., 7065.
Facteurs ruraux, 11745.
Forces navales de l'empire, 51149.
Ventilation des palais administratifs, 11406.

INTERPELLATIONS.

Bateau sur lac Winnipeg, 11128.

PROJETS DE LOI.

Peterson, Daisy-Madeleine, faire droit à, 1ère lect., 9364; 2e lect., 9760; 3e lect., 10408.
Peterson, Otto-Clarence, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.

QUESTIONS.

Envoi de bestiaux aux Etats-Unis, 635.
Importation du ciment, 622.

NICKLE (William-Folger) *Kingston.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12347.
Banques et ocmmerce de banque, 11917.
Banques, loi des, 10582 et suiv.
Création d'un système de crédit agricole, 3256.
Discours sur l'adresse, 14.
Loi modifiant la loi des pénitenciers, 11664.
Présidence du comité, 6196.
Règlement de la Chambre, 6575.
Subventions au Nord-Canadien, 12110.
Transport des facteurs en tramways, 11794.

Discussion des articles:
Association protectrice des médecins canadiens, 3984.

Discussion des subsides:
Pénitenciers.—Saint-Vincent de Paul, 11300.

INCIDENTS.

Question de privilège, 510.

NICKLE (William-Folger)—*Suite.*

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, amendement, 3986.

NORTHRUP (William-Barton) *Hastings-Est.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3593.
Primes à la fabrication du plomb, 10457 et suiv.

MOTIONS.

A l'effet que le ministre de la Marine soit entendu au lieu du député de Québec-Est, 7631; adoptée, 7632.

PROJETS DE LOI.

Brewster, Isabella-Lee, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6933.
Hughes, Walter-Waugrave, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Nathanson, L.-Nathan, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.

OLIVER (Hon. Frank) *Edmonton.*

DÉBATS.

Aide pour l'avancement de l'instruction agricole dans les provinces, 2216.
Ajournement du comité, 6124.
Améliorations des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12352.
Banques et ocmmerce de banque, 11925.
Budget général, 11901.
Canadien-Nord, chemin de fer, 4509.
Certificats de terre aux volontaires du Sud-Africain, 1119.
Compagnie d'assurance sur la vie *Union*, 8608.
Compagnie du chemin de fer Calgary-Fernie, 12029.
Convention commerciale avec les Antilles, 2064, 2089, 2098, 2170, 9030.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490.
Discours sur l'adresse, 50.
Encouragement de l'agriculture, 8315.
Forces navales de l'empire, 1366, 4259.
Kitsilano, réserve, 8706.
Loi des Banques, 2399, 2414, 10377, 10576.
———Epizooties, 9891.
———Grains, 9395.
———Juges, 11971.
———Pénitenciers, 11661.
McNeil, Lauchlin, 861.
Miller, R.-C., 3780.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7859, 8064.
Motion d'ajournement Béland, 8064.
Pollution des eaux navigables, 8881.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12212.
Primes à la fabrication du plomb, 10452.
Primes aux volontaires, 9160.
Question de procédure, 6164.
Rentes viagères de l'Etat, 9884.
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 903.
Service télégraphique impérial, 9292.
Subventions au Nord-Canadien, 12116.
Taux de transport dans l'ouest, 9194.
Traité anglo-japonais, 7233, 7347, 7350, 7411.
Transport des facteurs en tramways, 11795.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11275.
Union, Cie d'assurance sur la vie, 8608.

Discussion des articles:

Alberta Inter-Urban Railway Company, 8828.
Amélioration des grandes routes, 8834.
Athabasca à Grande-Prairie, chemin de fer, 9226.
Athabaska Northern Railway Co., 3898.
Association des comptables du Canada, 3902, 4106.
Avancement de l'instruction agricole, 8747, 8752, 8764.
Burrard-Inlet.—Pont, 12030.
Canada Hail Association, 3897.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canada Permanent Trust Co., 2678.
Canada Western Trust and Mortgage Co., 2668.
Canadian Explosives, Limited, 2966.
Canadian Provident Insurance Co., 9359.
Colis postaux, 12183.
Commercial Acetylene Company, 11330.
Compagnie brésilienne de traction et d'éclairage, 3108.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11333.
Ebro, compagnie d'irrigation et d'énergie, 3118.
Encouragement à l'agriculture, 8348.
Forces navales de l'empire, 4656, 5553, 6007, 9624, 9827.
Galerie nationale du Canada, 9258.
Grand-Tronc-Pacifique, compagnie du, 3456.
———prêt, 12204.
Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 8826.
Huron & Erie Loan & Savings Co., 2667.
Imperial Traction Company, 9226.
Loi des Grains, 8925.
Loi des Inspections et de la Vente, 12283.
Newman, F.-J., brevets de, 3901.
New-Westminster.—Commission du port, 2609.
North-Fraser.—Commissaires du port, 2652.
Northwest Guarantee and Accident Insurance Co., 2667.
Nouvelle-Orléans et Grand-Ile, compagnie de traction, d'éclairage et de force, 3119.
Pacific & Peace River Railway Company, 8825.
Police fédérale, 8807.
Port Nelson ,Cie de, 7398.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12204.
Prudential Life Insurance Co., Canada, 7399.
Real Estate Loan Company of Canada, 9356.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11988.
Richard, A.-D., brevets de, 3899.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 2771, 3061, 3098.
Vancouver.—Commissaires du port, 9164.
Western Canada Mortgage Corporation, 2674.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.
Winnipeg.—Approvisionnement d'eau, 11061.
Zone du chemin de fer, 12270.

Discussion des subsides:

Allocations pour la Milice, 11328, 11336.
Archives publiques, 11873.
Arts, agricul. et stat.—Expositions, 10676.
Commission anglo-américaine, 11324.
Corps de cadets, 11385.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8939.
Edmonton.—Nouvelle salle d'exercices, 11822.
———Pont sur la Saskatchewan, 11837.
Exercices militaires annuels, 11363, 11372.
Fermes expérimentales, 10566.
Immigration.—Appointements des agents et employés du Canada dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, 11881.
Immigration chinoise, 11893.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11887.
Le Pas.—Quai, 11830.
Ligne télégraphique d'Athabaska-Landing à Fort-McMurray, 11844.
Ligne télégraphique Saskatchewan-Alberta, 11839.
Medicine-Hat.—Edifice de l'immigration, 11823.
Ministère de l'Intérieur.—Appointements, 11880.
Ministère des Mines.—Divers, 11895.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11592.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
Pénitencier du Manitoba, 11317.
Port-Colborne.—Elévateur, 11626.
———Colombie-Anglaise, 11317.
Prince-Albert.—Ouvrages de protection, 11832.
Rivière Athabaska.—Améliorations, 11830.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11471.
Rivière Rouge.—Ecluses et barrages à St. Andrews, etc., 11499.
Rivières Lewes et Yukon, 11833.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 3462.
Sauvages.—Réserve de Kitsilano, C.-A., 11897.
Terminus du chemin de fer de la Baie d'Hudson, 11254.
Terres fédérales et parcs, 11893.
Uniformes des militaires, 11388.
Vancouver.—Quai, 11500.
Winnipeg, bureaux de poste, 11820.

DOCUMENTS.

Association forestière du Canada, 9870.
Commissions créées depuis le 12 octobre 1911, 9871.
Concession des terres fédérales de 1905 à 1911, 4020.
Edmonton.—Destitutions, 687.
Fonctionnaires de l'immigration, 9870.
Grand-Tronc-Pacifique.—Condition des travailleurs sur le, 3274.
Macdonald, Man.—Election, télégrammes, 57.
Mackenzie.—Election de Macdonald, affidavit, 74.
Moran, Edward-P., 1581.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Octroi de scrip de métis à Albert Saint-Denis, 4020.
Parc de Waterous, 6618.
Partie N.-O. de 30-25-72, 6618.
Prince, R.-J.-A.—Election de Macdonald, Man., affidavit, 64.
Prince-Albert, Sask.—Choix de terre pour réserve forestière près de, 4020.
Prince-Albert.—Concession de terre, 9112.
Quart N.-E. de 14-75-15-5, 8904.
Quart N.-O. de 8-49-26-4 et le ¼ S.-O. de 7-49-26-4, 4020.
Règlements concernant affectation des terres fédérales et application du scrip des Métis, 4020.
Réserve indienne de Kitsilano, 9112.
Réserve sauvage de Saint-Pierre, Man., 3274.
Sifton, W.-B.—Election de Macdonald, affidavit, 69.
Walsh, George, 1582.

INCIDENTS.

Certificats de terre aux soldats du Sud-Africain, 1317.
Demande de documents, 3162.
Demandes relatives à des rapports, 9499.
Dépôt d'un document, 9364.
Edmonton.—Travaux de protection, 11832.
Explication sur un fait personnel, 2006.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11880.
Kitsilano.—Réserve indienne, 8990.
Réponses inexactes, 710.
Sintaluta.—Bureau de poste, 11602.
Ullvet, G.-M., 6952.
Volontaires du Sud-Africain, 1400.

INTERPELLATIONS.

Concession d'un terrain à Arthur Donaldson, 8031, 8119, 8461, 8706.
Demande de documents, 5315.
Demande de rapports, 12150.
Inspection de homestead à Prince-Albert, 8598.
Nord-Canadien, 11792.
Prescriptions législatives *re* certificats aux volontaires de la guerre du Sud-Africain, 2063.
Question de règlement, 9176.
Réserve indienne de Kitsilano, 8706, 8884, 11137.

MOTIONS.

Amélioration de l'enseignement agricole, amendement rejeté, 9066.
Amendement à résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12133; déclarée irrégulière, 12135.
Amendement au bill du prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12205; rejeté, 12209.
Blâmant M. l'Orateur suppléant, 10007.
Censure de l'hon. Robert Rogers, *re* Arthur Donaldson, 8119.
Concession de terre à Prince-Albert.—Réservée, 9112.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490; retirée, 9493.
Donaldson, Arthur, concession d'un terrain à, 8031.
Rogers, Hon. Robert, blâmé *re* Arthur Donaldson, 8031.

OLIVER (Hon. Frank)—*Suite.*

MOTIONS—*Suite.*

Traité anglo-japonais, amendement à la 3e lect., 7350; rejeté, 7390.

PROJETS DE LOI.

Brownell, Minnie-Edna, 1ère lect, 3955; 2e lect., 4111, 3e lect., 8303.
Durnan, Alfred-Milton, 1ère lect., 3955; 2e lect., 4111; 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Arpentage d'un township de l'Ouest, 9488.
Burriss, R.-A., 827.
Certificats remis aux soldats de la guerre sud-africaine, 4016.
Concessions de homesteads, 8592.
Concession Munroe, 9109.
Douglas, Howard, 4019, 7434.
Homestead, 9-27-22-4, 4193.
Macdonald, Gordon, 828.
MacKenzie, J.-R., 9614, 10123.
Messageries, tarif des, 9612.
Osborne, Frank-A., 1037.
Réserve forestière, 4018.
Surintendant des parcs fédéraux, 975.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 4016.
Ventes de terres des sauvages dans la Colombie-Anglaise, 8355.
Vernon, C.-A.—Inspecteur des agences des sauvages, 4562.

OSLER (Sir Edmund-Boyd) *Toronto-Ouest.*

DÉBATS.

Banques, 1943 et suiv.
Immigrantes.—Protection des, 12525.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 8670.

Discussion des subsides:

Bureaux des sous-receveurs généraux, 6687.
Impression des billets fédéraux, 6692.

PROJETS DE LOI.

Canada Permanent Mortgage Corporation, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; disc. 2677; 3e lect. et adoption, 2678.
Canada Permanent Public Trustee, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et ad., 2686.
Casualty Co. of Canada, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Real Estate Loan Co. of Canada, Ltd., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; disc, des art., 9356; 3e lect. et ad., 9356.

PACAUD (Lucien-Turcotte) *Mégantic.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 253.
Forces navales de l'empire, 4169.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5148, 5903.

DOCUMENTS.

Place, L., 1582.
Talbot, Arthur, 2480.
Webster, Joseph-H., 2326.

PACAUD (Lucien-Turcotte)—*Suite.*

QUESTIONS.

Roberge, Mlle M.-D., 2239.

PAPINEAU (Louis-J.) *Beauharnois.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5054, 5744.

DOCUMENTS.

Lebœuf, Aurèle, 901.
Leduc, Antonio, 901.
Lena, Jean-Baptiste, 901.
Mackay, John, 2326.
Thisdale, Lucien-O., 901.

PAQUET (Eugène) *L'Islet.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 4251.

DOCUMENTS.

Causes de la dépopulation des campagnes et de la vie chère dans les provinces de l'Est du Canada, 3136.
Feux d'alignement sur le quai de l'Ile-Verte, Témiscouata, 3136.

INCIDENTS.

Brady, F.-P., 11184.
Caron, J.-B.-T., 11184.
Explication sur un fait personnel, 8991.
Société Royale du Canada, 11406.

QUESTIONS.

Asselin, rapport de M., 2002.
Destitutions dans l'Islet, 3134.
Ouvriers agricoles dans Ontario et Québec, 3128.
Rapatriement des Canadiens-Français, 3128, 3225.
Sociétés de colonisation et d'immigration, 3128.

PARDEE (Frederick-Forsyth) *Lambton-Ouest.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6859.
Forces navales de l'empire, 3184.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6883.
Loi des Banques, 2536.
Radiotélégraphie, 797.
Traitement des juges, 6483.

Discussion des articles:

Convention commerciale avec les Antilles, 2142, 2151.
Cour suprême, 8817.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6834.
Forces navales de l'empire, 5282.
Loi des Banques, 10413.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8937.
Législation.—Impressions, etc., 6933.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11495.

PARDEE (Frederick-Forsyth)—*Suite.*

DOCUMENTS.

McKelvey, James, 2480.

PROJETS DE LOI.

Meek, Frank-William, 1ère lect., 11131; 2e lect., 11336; disc. en comité, 11900, 12078; 3e lect. et adoption, 12081.
Monds, William, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6397; 3e lect., 6936.
Ontario-Michigan, Compagnie du chemin de fer, 1ère lect., 484; 3e lect., 2203.
Ottawa Terminals Railway Co., 2e lect., 780.

QUESTIONS.

Retards dans le dépôt des documents, 3286.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe) *Québec-Comté.*

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6315 et suiv.
Ajournement du comité général, 6110.
Alameda.—Directeur de la poste, 678.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12510 et suiv.
Cadenas de sacs à dépêches, 7140.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733.
Colis postaux.—Etablissement d'un service, 1558.
Demande de documents, 4419.
Discours sur l'adresse, 514.
Duchemin, M., 680.
Forces navales de l'empire, 1110, 1120.
Lanigan, Ernest, 961.
McNeil, Lauchlin, 857.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10063.
Québec.—Commissaires du port, 8275.
Question de procédure, 6152.
Rentes viagères de l'Etat, 9872.
Royal National Sanitarium Association, 983.
Service télégraphique impérial, 9267.
Transport des facteurs sur chemins de fer électriques, 11792.

Discussion des articles:

Colis postaux, 12151.
Forces navales de l'empire, 4713.
Loi des Postes, 12253.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3098, 3501.
Service télégraphique sans fil, 11997.

Discussion des subsides:

Administration du ministère des Postes, 11707.
Allocations pour la commission des champs de bataille nationaux, 11876.
Archives publiques, 11873.
Bureau de poste.—Service extérieur, 12448.
Fraser, Alex., 12449.
Gauvreau, N., 6494.
Irish, F., 12449.
Lignes télégraphiques, C.-A., 6442.
Ministère des Postes, 11681.
———Traitements et dépenses casuelles, 11589.
Paris.—Traitements et dépenses de l'agence, 11874.
Québec.—Bassin de radoub, 7045.
Service des postes.—Dépenses casuelles, 6493.
Service postal.—Extérieur, 6496.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Convention pour le service postal transatlantique, 7425.
Memorandum Coulter, *re* cadenas, 7123.
———Smith *re* cadenas, 7124.
———Verret, *re* cadenas, 7126.
Tableaux comparatifs des prix des compagnies de messageries, 12161, 12166.
Transcontinental National, 11571.

INCIDENTS.

Achat de serrures pour sacs de dépêches postales, 6955.
Affaire Coderre, 5810.
Banque Internationale du Canada, 2298.
Boîtes de livraison rurale, 7148.
Bougie, M.-T., 12453.
Bourke, colonel, 11747.
Budget en français, 6607.
Cadenas des sacs à dépêches, 7118.
Cadenas pour sacs de la malle, 11736.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11752.
Demande de documents par M. Law, 7855.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Documents *re* différentes destitutions de directeurs de la poste, 7854.
Dominion of Canada Postage Stamp Company, Ltd., 11726.
Fabre, Dame Vve Hector, 11874.
Facteurs ruraux, 11737.
Fawns, Katrine-Ellen, 11711.
Granby.—Receveur de la poste, 11603.
Laberge, Madame, réclamation de, 813.
Lyster, N.-S., 11779.
Machines à vendre les timbres, 11708.
Machines à vendre timbres-poste, opinion du ministère de la Justice, 11715.
Mailloux, Madame, 11677.
Poste rurale, 10356.
Québec-Saguenay, chemin de fer, 2254.
Réclamations des facteurs, 11604.
Saint-Amand et Frelighsbury, courrier entre, 11766.
Service de télégraphie sans fil, 11736.
Service postal transatlantique, 7418, 10713.
Sintaluta.—Bureau de poste, 11599.
Successeur de M. Roy aux Archives, 11873.
Traducteurs.—Limite d'âge fixée après examens pour candidats au poste de, 11868.
Traducteurs, nouveaux, 11868.
Vaudreuil.—Maîtres de poste, 2006.

INTERPELLATIONS.

Aylmer, Qué.—Directeur de la poste, 8038.
Colis postaux, 3468.
Demande de documents, 4418.
Demandes de rapports, 7153.
Dépôt de document, 6619.
Gunn, Georges, 5315.
Paquet, William-J., 5315.
Shantz, David, 6956.

MOTIONS.

Amendement à la loi des bureaux de poste. Adoptée, 11910.

PROJETS DE LOI.

Colis postaux, 1ère lect., 10357; 2e lect. et discussion en comité, 12151; 3e lect. et adoption, 12187.
Loi des Postes, modification, 2e lect. et discussion, 12253; 3e lect. et adoption, 12269.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Pensions viagères, 3e lect., 1056.
Rentes viagères de l'Etat, dépôt, 9497; 1ère lect., 9988; disc. des articles, 10126.
Service télégraphique impérial, dépôt, 9267; 1ère lect., 9299; 2e lect. et disc., 11993; rapport, 12003; 3e lect. et adoption, 12007.
Télégraphes océaniques, amendements du Sénat, 2e lect. et adoption, 12517.
Traitement des employés des postes. Dépôt et 1ère lect., 12143.
Transport des facteurs sur les tramways. Dépôt et 1ère lect., 3862; retrait du bill, 11792, 11795.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Amendement à la loi des bureaux de poste, dépôt, 11910
Colis postaux, dépôt, 10124; adoption, 10357.
Rentes viagères de l'Etat, 9871; 2e lect., 9888; adoption, 9888.
Service télégraphique impérial, rapport et 1ère lect., 9299.
Service télégraphique interimpérial, dépôt, 10229.
Traitement des employés des Postes, disc. en comité, rapport et adoption, 12143.

QUESTIONS.

Guysborough et Heatherton. Courrier, 1395.
Halifax et Prospect.—Courrier, 2687.
Hamel, Philippe, 1790.
Hanes, R.-H., 1399.
Hazell, F., 7435.
Hébert, Joseph, 2238.
Hendsbee, Robert, 713.
Irwing, W.-H.-P., 1537.
Itinéraire de la poste rurale, 619, 620.
Jacob, Ernest, 646.
Kildare.—Receveur des postes, 1534.
Kingsboro.—Maître de poste, 6460.
Labillois, Alexandre, 7848.
Lachlan, Levi, 2687.
Lacroix, Edmond, 7435.
Lambert, M., 649.
Lancup, Sylvain, 4019.
La Patrie, de Montréal, 8357.
Larouche, S., 2238.
Lavoie, Calixte, 829.
LeBlanc, Napoléon, 8361.
Leclerc, L.-P., 829.
Leclercville.—Bureau de poste, 9482.
Lemay, A., 2238.
Lettre par télégraphie sans fil aux îles de la Madeleine, 3129.
Lewis, Gertie, 715.
Linwood.—Entreprise postale, 616.
L'Islet.—Bureaux de poste du comté de, 1785-9.
———Destitutions dans, 3134.
Longs.—Bureau de poste, 9485.
Longtinville.—Maître de poste, 603.
Lorne-Valley.—Port des lettres, 9869.
Malbaie.—Courrier, 10712.
Marcotte, Mme Z., 7848.
———Omer, 829.
McAllister, Charles, 11908.
McCutcheon, M., 714.
Meadowville et Murrayfield, N.-E.—Service postal, 4302.
Medicine-Hat.—Bureau de poste à, 823, 2483.
Metcalfe, maître de poste, 603.
Middleton et Port-George, N.-E.—Transport des dépêches, 6949.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite*

QUESTIONS—*Suite.*

Milford-Sud et Lac Munroe.—Service postal de, 2229.
Millsville et Dalhousie-Mountain.—Courrier Mountain, 7839.
Milward, John, 644.
Montcalm.—Directeur de la poste, 7842.
Montréal.—Bureau de poste, 2227.
———Service de distribution de la malle, 7840.
———Stations postales de, 9868.
Moosejaw.—Enquête au sujet des bureaux de poste de, 7843.
Morin, J.-B., 3527.
———Joseph, 2687.
Neuville.—Service postal, 630.
New-Chester.—Directeur du bureau de poste, 3281.
New-Harbour, N.-E.—Directeur de la poste, 8037.
Ontario Equipment Co., 7426, 8357, 9479, 9869.
Ottawa.—Bureaux loués par le ministère des Postes, 8597.
Osgoode-Station.—Maître de poste, 1035.
Parc Lafontaine, Montréal, salle d'exercices militaires au, 2686.
Perron, Joseph, 645.
Pettit, W.-V., 8118.
Picton, Ont.—Directeur de la poste, 8118.
Pictou-Seafoam, N.-E.—Service du courrier, 4193.
———Service de la poste, 4192.
———Transport des dépêches, 8592.
———West River.—Courrier, 7839, 885.
Piedmont.—Bureau de poste, 603.
Plante, Philibert, 646.
Police Gazette, 8364.
Port-Daniel-Centre.—Burea ude poste, 4567.
Port-Maitland.—Bureau de poste, 11904.
Porter *re* nouveaux cadenas, 8356.
Poste aux colis, 7771.
Potvin, Pierre, 829.
Quenn, Edouard, 9486.
Rawding, Elias.
Rédacteur des lois au ministère des Postes, 8597.
Redmond, D.-A., 1400.
Regina.—Service des dépêches par le G.-T.-P., 2004.
Renfrew-sud.—Boîtes de postes rurales, 7248.
Réparations de cadenas, 9481.
Réseau national de télégraphes et téléphones, 3524.
Richelieu et Ontario.—Subvention postale à la compagnie, 595.
Rioux et Sirois, 9486.
Roberge, Ed., 3530.
———Mlle M.-D., 2239.
Robitaille, Qué.—Bureau de poste, 5322.
———Receveur de la poste, 9486.
Rockdale Tower.—Service postal, 2231.
Ross-Mills.—Bureau de poste, 1532.
Rouleau, Georges, 828.
———Théophile, 2687.
Rousseau, Napoléon, 828.
Roy, Hippolyte, 3531.
Russell.—Receveur des postes du comté, 603.
Saint-Agapit.—Maître de poste, 9482.
Saint-Armand.—Service du courrier, 4015.
Saint-Basile.—Service postal, 630 .
Saint-Eloi.—Courrier, 1038.
Saint-Fabien.—Receveur de la poste, 4017.

PELLETIER (Hon. Louis-Philippe)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Ferdinand de Beaurivage.—Maître de poste, 715.
Saint-Jean de Matha.—Bureau de poste à "Moulin Basinet", 3225.
Saint-Patrice de la Rivière-du-Loup à Notre-Dame-du-Portage, service postal de, 3524.
Saint-Pierre de Sorel.—Maître de poste, 3524.
Saint-Simon et Tadousac, transport du courrier entre, 10710.
Saint-Tite-des-Caps et la baie Saint-Paul, transport des dépêches entre, 3527.
Sainte-Anne-des-Monts, comté de Gaspé, transport du courrier de, 11902.
Sainte-Emélie de Lotbinière.—Maître de poste, 9482.
Sainte-Justine.—Transport du courrier, 825.
Sainte-Lucie et Lanthier, service du courrier entre, 4565.
Sainte-Marthe.—Receveur de la poste, 826.
Salmon-River, N.-E.—Service du courrier, 4194.
Salsman, A.-W., 713.
Sauvageau, Ludger, 645.
Sayabec.—Directeur de la poste, 2230.
Scotsburn et River-John, service de la poste entre, 4192.
Serrures de sacs à dépêches, 8116.
Service de la poste rurale, 8038.
Service de transport des dépêches pour I. P.-E., 8117.
Service du courrier de Sherbrooke à Sheet-Harbour, N.-E., 3223.
Service du courrier à l'Ile Verte, 4570.
Service du courrier entre Guysboro, Larry's River et l'Anse-à-Charlot, 2802.
Service du courrier entre Sherbrooke et Sheet-Harbour, N.-E., 2687.
Service postal entre Saint-Urbain et la baie Saint-Paul, 6461.
Sheets, M. Farran's Point, 1399.
Sherbrooke et Sunny-Brae, transport de la malle entre, 11907.
Sintaluta.—Receveur de la poste, 10709.
South Onslow et Quyon, service du courrier entre, 6461.
South-Manchester, N.-E.—Bureau de poste, 4017.
Standen, J.-R., 11908.
Sydney.—Directeur de la poste, 3665.
Tatamagouche et Brule-Shore, service du courrier à, 6460.
Taux des bons de poste et des mandats d'argent, 9869.
Taux des câblogrammes, 3127.
Terrebonne.—Maître de poste, 628.
Thibodeau, Louis, 11908.
Tiges de fer malléable, 8356.
Tooleton et Hatfield-Point, service du courrier entre, 3565.
Tracadie-Road.—Maître de poste, 714.
Triganne, Melle Rosa, 64.
Trois-Pistoles et les Escoumains, transport du courrier entre, 9486.
Vallées des Erables.—Bureau de poste, 1185.
Verrault, Joseph, 7847.
Viel, Jos, 4572.
Vols de dépêches, 7836.
White, James, 3669.
Wickham-Ouest.—Bureau de poste, 7836.
Wilmot, N.-E.—Service du courrier, 4194.
Wright.—Bureaux de poste du comté, 596.
———Distribution de cadenas dans le comté, 8117.
Yarmouth-Nord.—Bureau de poste, 2802.

PERLEY (Hon. George-Halsey) *Argenteuil.*

DÉBATS.

Classement du personnel des Communes, 12309.
Convention commerciale avec les Antilles, 8997 et suiv.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9347.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3961, 4107.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canadian Provident Insurance Co., 9359.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Loi des Grains, 8925, 9373.
Newman, F.-J., brevet de, 4455.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8920.

Discussion des subsides:

Législation.—Chambre des communes, 6934.
———Impressions, etc., 6933.
Industrie et Commerce.—Subsides, 6930.
Service à vapeur entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.

INTERPELLATIONS.

Elévateurs régionaux, 12007.
Service de navigation à vapeur avec les Antilles, 6939.

MOTIONS.

Convention commerciale avec les Antilles, 3e lect., 8992; adoptée, 9066.
Dépôt d'un bill modifiant la loi des Grains du Canada, adoptée, 9398.
Discussion d'une résolution tendant à modifier la loi des Grains, 8924; motion retirée, 8933.
Inspection et pesage des céréales, dépôt de résolution.—Adoptée, 8597.

PROJETS DE LOI.

Convention commerciale avec les Antilles, dépôt, 1ère lect. et 2e lect., 8997; 3e lect. et adoption, 9066.
Fabrication, marque et vente des objets d'or et d'argent, 3e lect., 8992.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 2e lect. et discussion, 8920.
Loi des Grains.—Dépôt et 1ère lect., 9398; 2e lect., 10148; disc. des art., 10148 et suiv., 3e lect., 10202 et adoption, 10202.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Inspection et pesage des céréales, dépôt, 8597.
Loi des Grains, 1ère lect., 9178; 2e lect. et adoption, 9398.

QUESTIONS.

Baie-Fortune.—Brise-glace.
Campbellton-Gaspé.—Service de vapeurs, 3528, 7428.
Classification des foins et des pailles, 12292.
Dalhousie.—Service de vapeurs, 7841.
Elévateurs de têtes de lignes, 3528.
Exportations de Saint-Jean au Sud-Africain, 7426.
Jones, J.-P., 9868.
Little-Sands.—Brise-glace, 6459.
Murray-Bay.—Emplacement du bureau de poste, 6462.
Recensement d'habitants nés canadiens et nés anglais, 3523.
Rivière Saint-Charles, écluse de la, 6458.

PERLEY (Hon. George-Halsey)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Sheet-Harbour.—Quai, 6454.

POWER (William) *Québec-Ouest.*

DÉBATS.

Loi des Juges, 11978.
Québec, commissaires du port de, 8278.

PROULX (Edmond) *Prescott.*

DÉBATS.

Canal de la baie Georgienne, 2720.
Classement du personnel des Communes, 12318 et suiv.
Forces navales de l'empire, 3938.
Limite d'âge pour traducteurs, 12316.
Loi des Juges, 11960, 12149.
Loi des Pénitenciers, 11659.
Transport des facteurs sur chemins de fer électriques, 11794.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8844.
Code criminel, modification du, 11942, 11946, 11953.
Forces navales de l'empire, 4999, 5732, 5737, 9785.
Loi des Juges, 12275.
Meek, F.-W., 11900.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12236.

Discussion des subsides:

Employés de l'accise, 11848.
Exercices militaires annuels, 11356.
Fermes expérimentales, 10555.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.
Nouvelle salle d'exercices d'Ottawa, 11817.
Pont interprovincial sur la rivière Ottawa, à Hawkesbury, 11839.
Sous-ministre de la Justice.—Traitement, 12385.
Travaux publics.—Appointements, 11398, 11402.

DOCUMENTS.

Bélanger, P., 1584.
Brown, George-L., 2326.
Central Railway Company of Canada, tracé Hawkesbury-South-Indian, 2730.
Crozier, Demétrius, 2326.
Juges de cours de comté.—Augmentation d'appointements et allocation de retraite, 3135.
Lacasse, Hormisdas, 898, 966.
Lettres patentes concernant lot 217 de réserve de Cie de la baie d'Hudson, Saint-Jean, Winnipeg, 7436.
McLees, James, 2326.
Melville, Andrew, 1581.
Pont interprovincial entre Hawkesbury et Grenville, 682.

INCIDENTS.

Charleson, M., 11813.
Gilbert, M., d'Arthabaska, 11862.
Limite d'âge fixée après les examens pour candidats au poste de traducteurs, 11868.
Nouveaux traducteurs, 11868.

PROULX (Edmond)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Sous-ministre au Revenu de l'Intérieur, 11846.
Ventilation de la Chambre, 11408.

PROJETS DE LOI.

Corp. épisc. rom. de MacKenzie, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.

QUESTIONS.

Dussault, Georges-Albert, 3527.
Factage rural, 2237.
Gardien du quai à Wandover, 641.
Gratifications à ceux ayant fait le service contre les Fenians, 637.
Morin, J.-B., 3527.
Pont de l'Ile Perrot, 10233.
Service postal de Rockale-Tower, 2231.
Titre de biens-fonds au Manitoba, 12292.
Vétérans de l'invasion fénienne, 2231.

PUGSLEY (Hon. William) *Saint-Jean, N.-B.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6188.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12504.
Chemins de fer de l'Etat.—Amendements du Sénat, 12380.
Convention commerciale avec les Antilles, 907, 2084, 8997, 9015.
Discours sur l'adresse, 305.
Donaldson, motion Oliver *re* Arthur, 8031.
Emigrantes, protection des, 12520.
Forces navales de l'empire, 1695.
Grand-Tronc-Pacifique, 7147.
———Obligations du, 1614.
Intercolonial—Lignes d'embranchement 9118.
Interprétation du règlement de clôture, 9851.
Loi des Banques, 1607.
Loi des Chemins de fer, 9974.
Loi des Epizooties, 9892.
McNeil, Lauchlin, 881.
Miller, R.-C., 3764 3771.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7640, 8066.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10002.
Motion d'ajournement, 7636.
———Béland, 8066.
———Présidence du comité, 6201.
Protection des douanes et des pêcheries, 3379.
Question de procédure, 6148, 6162.
Question préalable, application de la, 7634.
Radiotélégraphie, 798.
Règlement de la Chambre, 6522, 6559.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3484.
Saint-Laurent, niveaux de l'eau dans le, 6721.
Service des phares et des côtes, 6400.
Service postal transatlantique, 7420.
Service télégraphique impérial, 9279, 9288.
Smith, Lyman, 7103.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9305, 9350.
Traité anglo-japonais, 7170, 7211, 7250, 7400.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3905.
Canadian Explosives, Limited, 2650, 2962.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Canal de la baie Georgienne, 3176.
Convention commerciale avec les Antilles, 2097, 2105, 2117, 2130, 2146, 2154, 2167, 2181.

PUGSLEY (Hon. William)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Forces navales de l'empire, 4421, 4457, 4585, 4631, 4636, 4777, 4967, 5222, 5334, 5442, 5457, 5640, 7459, 9413, 9421, 9437, 9594, 9717.
Galerie Nationale du Canada, 9252.
Intercolonial Trust and Investment Co., 4109.
Loi des Banques, 10417.
Middlesex Trust Company, 9357.
North-Fraser, commissaires du port de, 2653.
Pacific and Eastern Mortgage Co., 9358.
Port-Nelson, Compagnie de, 7399.
Real Estate Loan Company of Canada, 9357.
Richard, brevet d'A.-D., 3899.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 2774, 2776.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8950.
Moncton à Edmonton, réseau de, 7028.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6597.
Sous-ministre de la Justice.—Traitement, 12388.
Transcontinental, coût de la construction sur le, 7036.
Travaux de dragage, 6597.

DOCUMENTS.

Construction de navires de guerre à Montréal, 4417.
Gladstone, W.-L., 1581.
Lettre d'Eugene-O. Baldwin, 8257.
Lettre de Lyman C. Smith *à* Wm Smith, M.P., 7097.
Lettre de M. Fowke, ex-M.P., *re* destitution de Lyman Smith, 7095.
Liste des 470 nouveaux employés des douanes, 8988.
Permis pour se servir de nasses dans les eaux des comtés Charlotte et Saint-Jean, N.-B., 5325.

INCIDENTS.

Appel de la décision du président, 4981.
Baldwin, Eugene-O., 8246, 8261.
Conditions financières faites à la Colombie-Anglaise, 7152.
Demande de dossier, 8119.
Demande relative à un rapport, 9500.
Disette de wagons, 289.
Duke of Connaught, cale flottante, 718.
Explications sur un fait personnel, 6466.
Irrégulier de poser question préalable quand la Chambre discute motion concernant l'expédition des affaires, 7634.
Matériel de réparations et chantiers de construction des navires, 1436.
Orateur suppléant, 6046.
Pâte de bois et le tarif douanier des Etats-Unis, 12490.
Président du comité général, 1446.
Question de privilège.—Accusations d'obstruction, 6703.
Question personnelle, 5964.
Saint-Jean.—Bassin de radoub, etc., 1318.
Smith, Lyman, 7093.
Smith, William-M., explication sur un fait personnel à, 7245.
Tooleton et Hatfield-Point, service du courrier entre, 3565.

INTERPELLATIONS.

Améliorations du port de Saint-Jean, N.-B., 4416.

PUGSLEY (Hon. William)—*Suite.*

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Compte rendu des débats, 5317.
Convention de commerce avec les Antilles, service de steamers, 2912.
Demande de documents, 5315.
Gendarme tué dans l'accomplissement de son service, 6824.

MOTIONS.

Appel de la décision de l'Orateur, amendement *re* Miller.—Rejetée, 3775.
Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement, 9021; hors d'ordre, 9024.
Miller, R. C., amendement déclaré irrégulier, 3774.
Motion d'ajournement, 7636; rejetée, 7648.
Traité anglo-japonais, 7400; amendement rejeté, 7413.

QUESTIONS.

Bassin de radoub de Connaught, 597.
Bureau de poste de Fairville, N.-B., 3130.
Construction de vapeurs fédéraux, 813.
Demande de documents, 7248.
Dragage de la rivière Miramichi, 597, 1586.
Préférence britannique, 597.
Steamers de l'Etat, 592.
Tooleton et Hatfield-Point, N.-B., transport des lettres entre, 3525.
Transcontinental, Lévis à Moncton, 596.
Vancouver, achat de terrain au port de, 5324.

RAINVILLE (Joseph-Hormisdas) *Chambly-Verchères.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8453.
Discours sur l'adresse, 6.
Loi des Banques, 10966.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5210.

Discussion des subsides:

Fermes expérimentales, 10562.

DOCUMENTS.

Cadenas pour sacs à dépêches, 7436.
Employés des postes destitués, 2729.

INCIDENTS.

Banque de Saint-Hyacinthe, etc., 10966.

QUESTIONS.

Automobiles de l'Etat, 1178.
Boîtes pour poste rurale, 7432, 8117.

SCRUTIN.

Motion Rainville à l'adresse, 591.

REID (James) *Restigouche.*

DÉBATS.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Appointements, 6931.

DOCUMENTS.

Asker, E.-A., 2479.

QUESTIONS.

Achat de propriété à Prescott, 7686.
Douanier à Oyster-Pond, N.-E., 7684.
Fourniture de glace à l'Intercolonial, 2062.

REID (Hon. John-D.) *Grenville.*

DÉBATS.

Baldwin, Eugene-O., 8247.
Budget général, 10952 et suiv.

Discussion des articles:

Amélioration des grandes routes, 8834.
Association protectrice des médecins canadiens, 4003.
Convention commerciale avec les Antilles, 2135.

Discussion des subsides:

Douanes.—Appointements, 7088, 8937.

DOCUMENTS.

Rapport du chef Wilson, *re* Duncan McLeod, 7108.

INCIDENTS.

Bureau de douane dans comté New-Waterford, N.-E., 7110.
Duke of Connaught, cale flottante, 718.
Employés des douanes sujets à un stage, 7100, 8938, 8982, 8985.
Forsyth, M., 8986.
Girroir, W.-A., 8984.
McLeod, Duncan, 7107.
Meunier, Charles, 7092.
Remise de droits sur rails d'acier, 7055.
Smith, Lyman, 7099.

QUESTIONS.

Allaire, O., 6463.
Baillie, John, 614.
Brise-lames à Goulman's-Point, N.-E., 4567.
Cabotage canadien, 1600.
Cameron, Thos., 647.
Cargaisons maritimes, 1600.
Chapin, Harry Le Roy, 8364.
Commandant Roper, 6456.
Commerce des Antilles, 612.
Corde de manille, 10710.
Cousins, Arthur, 8900.
Crispo, Jeffery-M., 3525.
Desjardins, Auguste, 2234.
Douanier à New-Campbellton, 2689.
Douaniers à White-Head, 2227.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 4191.
Employés de la douane à Guysborough, 9110.
——destitués dans Rimouski, 2239.
Exportation de bétail aux Etats-Unis, 622.
Exportation de crème, 605.
Fonctionnaires de douane à Noyan, 630, 632.
Frais de messagerie sur le poisson, 6456.
Hattie, W.-A., 651.
Hough, John, 10711.
Importations à vil prix, 605.
——Beurre, 605.
——Ciment, 610.
——Plaques pour murs, 2235.
——Moutons dans l'Alberta, 4194, 4568.
——Portes, 2233.
Importations et exportations, 606.
——d'avoine, 606.
——de Terre-Neuve, 4301.
Interprétation du tarif.—Honoraires d'avocat, 610.
Griefs de l'Association des producteurs de laine de l'Alberta, 4195.
McLeod, Duncan, 651.
——Malcolm-G., 614.
Morrow, John, 8364.
Moosejaw.—Appréciateur des douanes, 10434.

REID (Hon. John-D.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Mouvement des ports canadiens, 1600.
Navires marchands étrangers, vente de marchandises, 3525.
Parc à homards de Long-Beach, 6461.
Pêche d'hiver sur le lac Winnipegosis, 6459.
Percepteur de la douane à Québec, 595.
Remise de droits sur les rails d'acier, 1781.
Roper, commandant, 6456.
Roy, J.-N., Dr, 4190.
Saisie douanière à Notre-Dame des Bois, 631.
Sous-percepteur des douanes à Colborne, 8364.
Traitement des officiers de marine, 6460.

RAPPORTS.

Douanes.—Dépôt, 287.
Ministère du Commerce et de l'Industrie, partie IV, pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 3464.

RHODES (Edgar-N.) *Cumberland.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 663.
Bent, Lemuel, 997.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 746, 782.
Extension du réseau de l'Intercolonial, 2047.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1873.
Macdonald, Alexander, 1011.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4656.

Discussion des subsides:

Chemin de fer Intercolonial, 6966.
Ministère des Mines.—Divers, 11896.

DOCUMENTS.

Destitutions dans Cumberland, 6465.

INCIDENTS.

Explications sur un fait personnel, 721, 725.
Landry, André, 6788.

QUESTIONS.

Procédures contre de hauts fonctionnaires du Grand-Tronc, 2235.

RICHARDS (James-W.) *Prince.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5153.

DOCUMENTS.

Employés publics destitués dans le comté de Prince, I. P.-E., 3136.

PROJETS DE LOI.

Raynor, Elizabeth-Adélaïde, 1ère lect., 4414; 2e et 3e lect., 6936.

QUESTIONS.

Bernard, John, 1537.
Comté de Prince, gardien des pêcheries dans le, 10709.
Gallant, J.-J.-D., 3281.
Gaudet, Ag., 1537.

RICHARDS (James-W.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Irwing, W.-H.-P., 1537.
McGougan, J. Mackay, 1536.
McLellan, A.-L., 12519.
Phee, James, 3281.
Tignish-Run.—Gardien du phare, 3281.

ROBB (James-Alexander) *Huntingdon.*

DÉBATS.

Convention commerciale avec les Antilles, 9011.
Loi des Grains, 9391.
Macdonald, Duncan, 830.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4715, 5820.
Ordre indépendant des Forestiers, 7554.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10692.
Arts, agricult. et stat.—Expositions, 10690.
Exercices militaires annuels, 11368.
Fermes expérimentales, 10561.

DOCUMENTS.

Bannon, James-W., douanier, Sainte-Agnès de Dundee, 686.
Macdonald, Duncan, 830.

INTERPELLATIONS.

Imitations de beurre à Saskatoon, 2912.

QUESTIONS.

Droits sur le blé et l'avoine, 1318, 1319.
Exportation de crème, 605.
Hussards, le 6e, 9611.
Importations de beurre, 605.
Importations et exportations d'avoine, 606.

ROBIDOUX (Ferdinand-Joseph) *Kent.*

DÉBATS.

Service des phares et des côtes, 6414.

INCIDENTS.

Lanigan, Martin, 7853.

PROJETS DE LOI.

Buctouche RR. & Transportation Co., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399.
Moncton & Northumberland Straits Ry. Co., 1ère et 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 8827.

ROCHE (Hon. William-James) *Marquette.*

DÉBATS.

Certificats de terre aux volontaires du Sud-Africain, 1119.

INCIDENTS.

Demande de documents, 3862.

INTERPELLATIONS.

Loi des terres fédérales, 2063.
Prescriptions législatives *re* certificats aux volontaires de la guerre sud-africaine, 2063.

ROCHE (Hon. William-James)—*Suite.*

QUESTIONS.

Agent canadien à Anvers, 3132.
Agent des terres à Medicine-Hat, 825.
Agents de l'immigration, Québec, 1397.
Amherst-Point.—Quai, 1187.
Asselin, O., 602, 2002.
Astephen, Abraham, 3531.
Beaulieu, Edouard, 1790.
Burriss, R.-A., 828.
Canal de la baie Georgienne, 1177.
Certificats remis aux soldats de la guerre sud-africaine, 4016.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 1601.
Demandes de homesteads pour des femmes, 4014.
Destitutions à Dawson, 2238.
Devereux, Mlle, 624.
Dickin, George, 1185.
Douglas, Howard, 4019.
Ecole de Salmon River, 1182.
Employés de l'Intérieur destitués dans Rimouski, 2239.
Fisher, Ward, 1188.
Fonctionnaire d'immigration à Montréal, 629.
Gardes-forestiers dans la Saskatchewan, 642.
Heckey, Richard, 3531.
Houillères de Saskatchewan, 3529.
Immigration par nationalité, 620.
Inman, Charles-R., 1185.
Inspections de concessions gratuites, 3279.
Inspecteurs de homesteads, 627, 2796.
———Estevan, 713.
———Humboldt, 820.
———Moosejaw, 822.
———Prince-Albert, 820.
———Régina, 823.
———Saskatoon, 820.
———Smythe, 642.
———Swift-Current, 823.
———Yorkton, 1036.
Intérêt sur les paiements de terres obtenues par voie de préemption, 3131.
Ligue de l'émigration militaire et navale, 610.
Macdonald, Gordon, 828.
Mann, George-S., 652.
McLean, J.-W., M.D., 3532.
Ouvriers agricoles dans Ontario et Québec, 3128.
Québec, édifices publics dans la province de, 1184.
Rapatriement des Canadiens-Français, 3128, 3225.
Recrutement des immigrants, 611.
Réserve forestière, 4018.
Réserve indienne d'Alberta, 634.
Rimouski.—Employés de l'Intérieur destitués, 2239.
Rutherford, John, 634.
Scibouet.—Travaux publics, 1186.
Settee, garde-forestier, 643.
Sévigny, Eugène, 629.
Shelbourn, les Indiens du comté de, 1593.
Sipes, A.-C., 2005.
Stellarton.—Edifice public, 1186.
Saint-Jean.—Dépôts d'immigrants, 1190.
Surintendant des parcs fédéraux, 975.
Sociétés de colonisation et d'immigration, 3129.
Terres de l'Ouest affectées aux fins scolaires, 3528.

ROCHE (Hon. William-James)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Terres fédérales de Moosejaw, 2797.
———Prince-Albert, 2797.
———Wynyard, 4018.
Terres marécageuses du Manitoba, 4013.
Ventes des terres fédérales, 623, 626.

RAPPORTS.

Affaires indiennes, dépôt, 288.
Intérieur, dépôt, 151.
Mines, dépôt, 288.

ROGERS (Hon. Robert) *Winnipeg.*

COMITÉS

Comité spécial, 4.

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes.—Amendements du Sénat, 12355.
Concession d'un terrain à Prince-Albert, 8142.
Creusement de la rivière de l'Est, 668.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490.
Discours sur l'adresse, 210.
Election d'Antigonish, 10517.
Forces navales de l'empire, demande de fixer date pour clore débat, 7477.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3181.
Intercolonial Trust and Investment Co., 4011.
Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1881.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7915.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6730.
Primes aux volontaires, 9166.
Réserve indienne de Kitsilano, 8724, 11150.
Taux de transport dans l'Ouest, 9202.
Traité anglo-japonais, amendement Pugsley, 7410.

Discussion des articles:

Approvisionnement d'eau de Winnipeg, 11060.
Commercial Acetylene Company, 11335.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11335.
Forces navales de l'empire, 4616, 4620, 6006.
Galerie Nationale du Canada, 9252, 9259.

Discussion des subsides:

Améliorations à la rivière de l'Est, 11798.
———Chenal des îles Pique-Nique, 11827.
———Quai de Fraserville, 11846.
———Rivière-du-Loup, 11826.
Amherst.—Bureau de poste, 11501.
———Edifice public, 12467.
Anse-aux-Gascons.—Brise-lames, 11811.
Archives publiques, 11873.
Ashcroft.—Edifice public, 11825.
Baie Saint-Laurent, creusement du chenal, 11796.
Bassano.—Edifice public, 11822.
Bluff-Head.—Prolongement du quai, 11796.
Boisdale.—Quai, 11796.
Brooklyn.—Brise-lames, 11796.
Commission de conservation, 6663.
Commission des eaux profondes, 11841.
Coal-Harbour.—Quai, 11797.
Coût de la construction sur le Transcontinental, 7042.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Douanes.—Appointements, divers, etc., 11877.
Dragage, Ontario et Québec, 11837.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.

Edifices publics fédéraux, 11511.
Edmonton.—Nouvelle salle d'exercices, 11822.
Eganville, Ont.—Edifice public, 11813.
Englishtown.—Réparations et réfections au quai, 11799.
Feltzen-Sud.—Brise-lames à l'anse Spindler, 11799.
Fleuve Saint-Laurent et Commission des Grands Lacs, 11841.
Fredericton.—Nouvel édifice public, 11505.
Gabarus.—Havre, 11800.
Hansport et Walton, quais, 11800.
Hartland.—Edifice public, 11507.
Havres, rivières et ponts, 11801.
Ile aux Caribous.—Exhaussement de la chaussée, 11797.
Immigration chinoise, 11894.
Inverness.—Améliorations au bureau de poste, 11504.
———Réparations au port, 11801.
Kelly's Cove, 11803.
Kentville.—Edifice public, améliorations, etc., horloge de la tour, 11505.
Le Pas.—Quai, 11830.
Lethbridge.—Nouvel édifice public, 11823.
Ligne télégraphique d'Athabaska-Landing à Fort McMurray, 11845.
———Saskatchewan-Alberta, 11839.
Maisonneuve, station postale "M", Montréal, 11513.
Malignant-Cove.—Brise-lames, 11804.
Medicine Hat.—Edifice de l'immigration, 11824.
North-Lake.—Havre de bateaux, 12480.
Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.
———Edifices publics, 12471.
———Nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11412.
———Nouvelle salle d'exercices, 11817.
Petit-Bras-d'Or.—Brise-lames, 11803.
Pont interprovincial à Hawkesbury, 11839.
Port de Québec, pour améliorer la navigation de la rivière Saint-Charles, 11465.
Port de Toronto, améliorations, 11467.
Port Edmonton, sur la Saskatchewan, 11837.
Prince-Albert.—Ouvrages de protection, 11832.
Pubnico-Ouest.—Quai, 11805.
Richard, A.-D., brevet de, 3956.
Rivière Athabaska, améliorations, 11830.
Rivière-aux-Français, amélioration du chenal, 11477.
Rivière Batiscan, jetée, débarcadère, 11825.
Rivière Montréal, 11827.
Rivière Rouge, écluses et barrages à St. Andrews, etc., 11499.
Rivières Lewes et Yukon, 11833.
Saint-Laurent, fleuve, chenal de Kingston à Brockville, 11829.
Secrétariat d'Etat.—Traitements, 11878.
Terres fédérales et parcs, 11898.
Toronto.—Edifice militaire, 11819.
Tracadie.—Brise-lames, 11811.
Travaux de dragage, incidents, 6602.
Travaux publics.—Appointements, 11396, 11402.
Trois-Rivières.—Bâtiment civil neuf, 11519.
Vaisseaux dragueurs, 11833.
Vancouver.—Quai, 11500.
White-Point.—Brise-lames, 11805.
Winnipeg.—Bureaux de poste, 11820.
Yarmouth.—Améliorations du port, 11805.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Affidavit *re* élection de Macdonald:
———Chaboyer, Augustin, 219.
———Jarvis, Herbert, 219.
———Stedman, Thomas, 217.

INCIDENTS.

Agrandissement de la bibliothèque, 11407.
Champoux Frères, 12469.
Distribution des livres bleus, 11867.
Explication sur un fait personnel, 3368.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879.
Fourniture de la glace, Chambre des communes et départements, 12489.
Imprimerie Nationale, 11411.
Laforce, J.-E., 11844.
Maisonneuve.—Bureau de poste, 12470.
Medicine-Hat, Gleichen et Faber.—Douanes, 11877.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11862.
Nouveaux palais administratifs, 11410.
Parler français dans la Chambre, 11860.
Saint-Jacques, Montréal—Station postale, 11517.
Saint-Jacques de l'Achigan.—Edifice public, 12471.
Société Royale du Canada, 11406.
Téléphone au lieu de télégraphe dans la Nouvelle-Ecosse, 11878.
Thorold.—Edifice public, 11815.
Ullyot, G.-M., 6951.
Ventilation des nouveaux palais administratifs, 11406, 11408.

INTERPELLATIONS.

Arcand, Maurice, 8991.
Améliorations à la rivière de l'Est, 6939.
Approvisionnement d'eau des villes de l'Ouest, 7770.
Chemin de fer de Québec au Saguenay et travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.
Concession de terre à Prince-Albert, 8461, 8706.
Demande de documents, 5315.
Parc Lafontaine, 7417.
Parc Major, 8705.
Question de règlement, 9177.
Soumissions rel. à l'édifice de l'Etat à Trois-Rivières, 6619.

MOTIONS.

Etude du discours du Trône, 3.
Galerie Nationale du Canada, projet de résolution, adoptée, 8990.
Motion d'ordre, 3.
Renvoi du débat *re* forces navales de l'empire, 5818, adoptée, 5819.
Séances du samedi, adoptée, 11393.

PROJETS DE LOI.

Prestation des serments d'office, dépôt et 1ère lect., 4.
Commission de Conservation, 2e, 3e lect. et adopt., 10232.
Galerie Nationale du Canada, dépôt et 1ère lect., 9266, 9898.—Amendements du Sénat, adopt., 10987.
Western Dry Dock and Shipbuilding Co., dépôt, 10119, 2e, 3e lect. et ad., 10370.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Bassin de radoub à Port-Arthur, dépôt, 9871; 2e lect. et aodpt., 10119.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Galerie Nationale du Canada, dépôt, 8990; disc. en comité et rapport, 9252, 9266.

QUESTIONS.

Achat du charbon gallois, 812.
———Terrain à Saint-Gabriel de Brandon, 2226.
———Terrain au port de Vancouver, 5325.
Achats d'horloges, 9483.
———Meubles d'occasion, 9484.
———Pendules, 8702.
Arcand, Maurice, 8703, 8889.
Barrage de la rivière Saint-Charles, 8702.
Bassin de radoub à Esquimalt, 8886.
———Québec, 814, 7600.
Bayfield, H.-A., 3126.
Berges de la rivière Saint-Charles, 711.
Brise-lames dans la rivière Achigan, 818, 3663.
———L'Ardoise et Black-Point, 7602.
———New-Harbour, 10123.
———Pabos, 981.
———Souris, 5322.
———Trois-Pistoles, 11521.
———Victoria, C.-A., 8701.
Bureau de poste Arthabaska, 608.
———Fairville, N.-B., 3130.
———Maisonneuve, 624.
———Rigaud, 826, 11132.
———Saint-Lin, 817.
———Victoria, C.-A., 11523.
Buskard, George-F., 604.
Cale de construction de Québec, 4571.
Cap-de-la-Madeleine.—Quai, 1598.
Cape Breton, drague, 1589.
Champoux Frères, 8363.
Collin, Joseph, 12146.
Construction de quais, 9111.
Coût des bâtiments civils, 10120.
Crédits destinés au comté d'Antigonish, 2438, 2691, 3666.
D'Israéli, Qué.—Promesse de vente d'immeubles, 8363.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525.
Dragage.—Ile du Prince-Edouard, 8899.
———Lower-Montague, 10131.
———Rivière Miramichi, 598.
———Rivière Saint-Charles, 6617.
———Title-Passage, 7688.
Dragueur *Industry*, 622.
———*Restigouche*, 6947.
Dunn, Albert, 7435.
Eau potable pour le parlement, 2483.
Ecluses de la rivière Saint-Charles, 4571, 8887.
Edifice public.—Acton-Vale, 9111.
———Bassano, 824.
———D'Israéli, 6945.
———Kentville, 3127.
———Montcalm, Qué., 11391.
———New-Carlisle, 7841.
———North-Sydney, 3664.
———Prince-Rupert, 2693.
———Saint-Lin, 3663.
———Stellarton, 979.
Emploi du Dr Giroux, 12146.
Employés des Travaux publics destitués dans Rimouski, 2239.
Fort St. Lawrence.—Inspecteur du dragage, 1587.
Fraserville.—Port, 1038.
Gages payés aux journaliers, 978
Glace artificielle, 2692.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Gobeil, Antoine, 11135.
———Joseph, 11135.
Grand'Mère.—Edifice public, 1037.
Homestead, 9-27-22-4, 4193.
Horloges pour le ministère des Travaux publics, 8355.
Horloges pour les édifices publics, 7681.
Hudson, Qué.—Chemin du quai, 976.
Ingénieurs des travaux publics dans I.P.-E., 8898.
Kennedy, Isaac, 1599.
L'Achigan, travaux sur la rivière de, 9612.
L'Assomption.—Quai, 9612.
———Travaux publics, 9612.
Lazaret de Tracadie, 607.
LeBlanc, Maurice, 7843.
Maria.—Dépense dans la paroisse, 7433.
Maskinongé, dép. de $150,000 dans, 10434.
Michelin, Edmond, 8703, 8889.
Miramichi, dragage de la rivière, 1586.
Mur de soutènement à Carleton, Qué., 11391.
Orange, George, 2439.
Parc Lafontaine, Montréal, 7246.
Paré, Anthime-T., 648.
Paspebiac.—Quai, 10836.
Piliers de protection contre la glace dans la rivière Annapolis, 7245.
Pont sur l'Ottawa, 11520.
Quai.—Baie Saint-Paul, 11390.
———Baie St-Peters, I.P.-E., 3131.
———Berthierville, 2435.
———Cap-de-la-Madeleine, 1788.
———Cole-Harbour, 3129.
———Graham, Vaudreuil, 827.
———Grande-Rivière, 2233.
———Hull, 596.
———Lanoraie, 2692.
———Ile-Perrot, 10123.
———L'Assomption, rivière, 817, 3663.
———L'Islet, 1784.
———Pontbriand, 594.
———Richibouctou, 9488.
———Saint-Germain, 2234.
Recettes de l'Intercolonial, exercice 1911-12, 11525.
Réfection du quai de Rigaud, 12145.
Restigouche Boom Company, 7847.
Revelstoke.—Edifice public, 2684.
Rigaud.—Bureau de poste, 8363.
Rivière Nouvelle, 10830.
Saint-Laurent, barrage du, 1598.
Saint-Gérard de Magella.—Jetée, 3664.
Saint-Lin.—Edifice, 9612.
Secrétaire particulier de M. Monk, 980.
Service télégraphique du Yukon, 4301.
Slack, W.-J., 3134.
Spénard, Georges, 647.
Soumissions pour des chalands à trémie, 5320.
Sous-location de bâtiments publics, 8363.
Steamers de l'Etat, 592.
Surveillant des travaux dans Bonaventure, 7843.
Travaux dans la rivière de l'Est, à Pictou, N.-E., 4192.
Travaux de Port-Hood, 975.
Travaux publics à Saint-Lin des Laurentides, 12147.
Trois-Rivières.—Bâtiment civil, 1788, 10121.
Vallée, Napoléon, 8363.
Yarmouth.—Bureau de poste, 3130.
———Dragage du port, 3130, 4015.
Young, Murdock, 3126.

ROGERS (Hon. Robert)—*Suite.*

RAPPORTS.

Rapport des bibliothécaires, 5.

ROSS (Duncan-Campbell) *Middlesex-Ouest.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 1311, 1945.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5247.

DOCUMENTS.

Campbell, Clarence-T., M.D., 2728.
Colligan, Thos, 1583.
Morgan, J., 2480.

PROJETS DE LOI.

Clappison, Minnie-Kate, 1ère lect., 4058; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
Compagnie d'irrigation et d'énergie d'Ebro, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; disc. des art., 3117; 3e lect., 3183.

QUESTIONS.

Exportation de bétail aux Etats-Unis, 622, 1396.
Itinéraire de la poste rurale, 620.

SCHAFFNER (Frederick-Lawrence) *Souris.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 10604.
Loi des Epizooties, 9895.
Loi des Grains, 9381.
Primes aux volontaires, 9174.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9336.

DOCUMENTS.

Inspection médicale des immigrants durant exercice clos le 31 mars 1913, 9493.

QUESTIONS.

Immigration des Etats-Unis, 6454.
Taux de l'intérêt pour les agriculteurs, 1190.

PROJETS DE LOI.

Compagnie d'acétylène de New-York, 1ère lect., 10434.
Gogarty, Fanny, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., et adoption, 6942.
Saint-Aubin, Pierre-Zénon, 1ère lect., 7507; 2e et 3e lect., 9760.
Young, Mary-Arabella, 1ère lect., 10120; 2e lect., 10409; 3e lect., 11062.

SEGUIN (Paul-Arthur) *L'Assomption.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 4179.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8589.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5877.

DOCUMENTS.

L'Assomption.—Liste des renvois, 2471.
Laurentides, Qué.—Edice public dans la ville des, 11136.
Repentigny.—Gardiens de phares, 11136.

SÉGUIN (Paul-Arthur)—*Suite.*

QUESTIONS.

Chaput, Jos, 1538.
Gaudet, J.-D., 1538.
Joliette.—Bureau des douanes, 1533.
———Destitutions à l'arsenal, 1594.
———Sous-percepteur des douanes, 1538.
L'Achigan, brise-lames sur la rivière de, 818, 3663, 9612.
L'Assomption.—Quai, 817, 3663, 9612, 12146.
Saint-Gérard de Magella.—Jetée, 3664.
Saint-Lin.—Edifice public, 817, 3663, 9612.
———Travaux publics, 12146.
Terrebonne.—Maître de poste, 628.

SEVIGNY (Albert) *Dorchester.*

DÉBATS

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4642.

INCIDENTS.

Banque Internationale du Canada, 2304.
Forces navales de l'empire, 4850.
Montréal.—Commission du port, 1575.

QUESTIONS.

Canadian Biscuit Company, 4565.
Commission du pilotage, 2441.

SEXSMITH (John-A.) *Peterborough-Est.*

DÉBATS.

Déplacement des gares terminus, 7945.
Loi des Banques, 10633.

Discussion des subsides:

Arts, agricul. et stat.—Expositions, 10684.

MOTIONS.

Industrie fruitière.—Adoptée, 2324.

SHARPE (Samuel) *Ontario-Nord.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 1768.
Loi des Banques, 1959, 10378, 10578.
Obligations du G.-T.-P., 1615.
Transports dans l'Ouest, 6136.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 4108.
Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3051, 3079.

INTERPELLATIONS.

Explications sur un fait personnel, 5318.

PROJETS DE LOI.

Britnell, Albert, 1ère lect., 10985; 2e lect., 11132; 3e lect., 11900.
Loi des Compagnies, dépôt, 151, 1ère lect., 152.
Standard Paint Company of Canada, 1ère lect., 7835; 2e lect., 8353; 3e lect., 9760.

QUESTIONS.

Dépôts dans les banques et les caisses de l'Etat, 1190.
Farmers' Bank, 641, 820.
Vétérans de l'invasion fénienne, 623.

SHARPE (William-Henry) *Lisgar.*

PROJETS DE LOI.

Church and Manse Board, 1ère lect., 1996; 2e lect., 10407; 3e lect., 6936.
Compagnie des embranchements du chemin de fer Canadien-Nord, 1ère lect., 2166; 2e lect., 3123; disc. des art., 6393; 3e lect., 6394.—Amendement par le Sénat, 7980.
Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3183; 3e lect. et adop., 9225.
Compagnie du chemin de fer Southern Central Pacific, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.

SINCLAIR (John-H.) *Guysborough.*

DÉBATS.

Ajournement du comité général, 6161.
Budget général, 10953.
Caisse de prévoyance de semployés des chemins de fer de l'Etat, 739, 779.
Commissaires du port de Québec, 8276.
Commission du port de Montréal, 931.
Discours sur l'adresse, 457.
Duchemin, M., 679.
Encouragement de l'agriculture, 8318.
Forces navales de l'empire, 1269.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fenians, 6865.
Hôtel de la Monnaie, 8919.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 1852, 2043, 2047, 8804, 9124, 9130.
Loi des Banques, 10413.
Loi uniforme de naturalisation, 2464.
Macdonald, Alexander, 1011-1016.
Marine marchande du Canada, 932.
McNeil, Lauchlin, 886.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7806.
Pollution des eaux navigables, 8873.
Protection des douanes et des pêcheries, 3425, 3388.
Radiotélégraphie, 798.
Rentes viagères de l'Etat, 9875.
Retards dans le dépôt des documents, 3287.
Traité anglo-japonais, 3e lect. et amendement Oliver, 7387.

Discussion des articles:

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8384.
Commission du port de New-Westminster, 2610.
Commissaires du port de North-Fraser, 2660.
———Vancouver, 9155.
Compagnie de traction, d'éclairage et de force de Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, 3121.
Forces navales de l'empire, 4422, 4616, 4625, 4739, 5418, 10253.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8923.
Radiotélégraphie, 8936.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12237.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10696.
Arts agriculture et stat.—Expositions, 10696.
Bureaux des sous-receveurs généraux, 6684.
Canal de la vallée de la Trent, 11587.
Chemin de fer Intercolonial, 6980, 11642.
Commission du Service civil, 6671.
Construction de feux et balises, 11116.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des subsides—Suite.
Distribution des documents parlementaires, 11869.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8949.
Entretien et réparations des phares, 11114.
Etablissements de pisciculture, 11129.
Etudes et inspections de chemins de fer, 11640.
Examen des capitaines et des seconds, 11039.
Halifax.—Port, 7008.
Hôpitaux de marine, 11122.
Impression des billets fédéraux, 6693.
Inspection du bétail expédié, 11053.
Législation.—Impressions, etc., 6934.
Marine et Pêcheries.—Administration centrale, 10991.
———Dépenses casuelles, 12399.
Ministère des Postes.—Traitements, etc., 11594.
Sydney.—Directeur de la poste, 3665.

DOCUMENTS.

Archibald, A.-D., 1033.
Barss, Archibald, 1029, 4196.
Boudreau, William, 10124.
Bowles, James, 2477, 4195.
Brady, M.-F., 681.
Canal de Panama, 984.
Carr, Abner-M., 894, 4195.
Carrigan, Rufus-D., 3135.
Coe, A.-B., 4195.
Conroy, Richard, 895, 4195.
Contrats pour transport des dépêches cancellés dans la Nouvelle-Ecosse, 3559.
Conway, Patrick, 2479, 4196.
Cox, A.-B., 895.
———Fred.-E., 1030, 4196.
Cummings, John, 1030.
Davis, John-W., 681, 4195.
Déclaration d'Alexander McInnis, 8385.
———Allan McAskill, 8386.
Dépense totale pour enquêtes quant à ingérence politique, 12147.
Destitution projetée de J.-J. McNeil, à Grant's Lake, N.-E., 2476.
Destitutions dans le comté de Digby, N.-E., 4572.
Destitutions de gardiens et de surintendants de pêcheries dans le comté de Guysborough, N.-E., 4575.
Droits sur ficelle employée pour fins de pêche, 6943.
Ehler, Wm-E., 8366.
Embranchement de l'Intercolonial dans le comté de Guysborough, N.-E., 2474.
Enquête du commissaire Dumoulin dans Guysborough, N.-E., 4195.
Ferguson, S.-M., 4195.
Fougère, Frank, 4196.
Fourniture de la glace à l'Intercolonial, à Mulgrave, N.-E., 2479.
Giffin, Charles-G., d'Isaac's-Harbour, N.-E., 2474.
Girrior, W.-A., 4196, 8983.
Goulman's-Point.—Brise-lames, 4576.
Guysborough, N.-E.—Construction de travaux publics dans le comté de, 2474.
Hadley, Everett, 4195.
Hart, Parker-S., 4195, 4575.
Hendebee, D.-S., 4195.
———Robert, 4195.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Henlow, Henry, 1029, 4195.
———Stanley, 1029, 4195.
———W.-H., 1029, 4195.
Hodgson, Simon, 1029, 4196.
Huttie, W.-E., 4196.
Importations et exportations, 3669.
Instructions à H. F. Duchemin, 2478.
Journaux subventionnés, 8902.
Kelly, Edward, 4195.
Langley, Sanford, 1030, 2478, 4196.
Mastin, Mlle, d'Angleterre, porcelaine et curiosités, 4020.
Mathews, W.-G., 895, 4915.
McCutcheon, M., 895, 4195.
McDougall, H.-F., 9870.
McInnis, Alex., 2478, 4196.
McKinnon, William, 4196, 7606.
McMillan, J., 2475, 4196.
Milward, John, 681, 4195.
Munro, E.-L., 2479, 4196.
———H.-P., 4196.
———Levi, 4196.
———W.-L., 4195, 4576.
Myers, Freeman, capit., 2478, 4196.
Négociations tarifaires avec les Etats-Unis, 1890-91, 681.
Octroi de licences pour mise en conserve du homard, 2728.
Officiers de la Fraternité canadienne des employés de chemins de fer *re* enquêtes et destitutions, 2728.
Pêche à la ligne traînante en chalutiers à vapeur sur la côte de l'Atlantique, 3136.
Poursuite pour violation des règlements de pêche, 2474.
Pride, Freeman, 4195.
Pye, L.-W., 1029, 4195.
Rawling, Elias, 2474.
Reeves, J.-F., 2478, 4196.
Reid, David, 2479, 4195.
Richard, Stephen-C., 3670, 4196.
Roberts, Alex., 4195.
Roche, J., 1582.
Rogers, John-M., 4195.
Ryan, Patrick, 4915.
———Philip-H., 2478, 4196.
Salsman, A.-W., 964, 4195.
Sangster, Parker, 1029, 4196.
Service médical aux pêcheurs canadiens, 900.
Shea, Patrick, 2473, 4195.
Smith, Sam., 4196.
Sullivan, Thos., 4915.
Sutherland, David, 4195.
Taylor, George, 2478, 4196.
Tory, H.-C., 4195.
———H.-L., 895.
Transport des malles entre Guysborough et Charles-Cove, N.-E., 2477.
———Heatherton et Guysborough en 1912, 681.
———Linwood et Grosvenor, N.-E., 2477.
———Sherbrooke et Mosher's River, N.-E., 2477.
Webber, James-W., 4196.
White, James, 3670.
Wilkinson, Alex., 2480, 4196.

INCIDENTS.

Canal Welland, 11625.
Contrats de ministère des Postes, 11769.
Demande de documents, 1401.

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

INCIDENTS—*Suite.*

Destitutions dans le comté de Guysborough, N.-E., 11770.
Explication sur un fait personnel, 1191.
Immigration canadienne aux Etats-Unis, 11888.
McGrath, Matthew, 11749.
Promotions sur l'Intercolonial, 11645.
Question de privilège, 4499.
Richards, Stephen-C., 11080.
Ryan-Byers, affaire, 8387.
Service de poste rurale, 11748.

INTERPELLATIONS.

Demandes de rapports, 7153.
Election d'Antigonish.
Vétérans de l'invasion des Fenians, 6619, 6712.

QUESTIONS.

Accidents à la navigation, 4301.
Achat de wagons particuliers, 815.
Achats du ministère des Postes, 9481.
Blé passant par le canal du Sault, 640.
Bouées à Guysborough, 4570.
———Isaac's-Harbour, 819.
———Port-Bickerton, 5321.
Brise-lames.—Goulman's-Point, 4567.
———New-Harbour, 10123.
———Victoria, 8701.
Cabotage canadien, 1600.
Cadenas de sacs à dépêches, 8894.
———pour sacs du courrier, 7429, 8355.
Caisse d'épargne de l'Etat, 1785.
Caisses d'épargnes postales, 1599.
Canada, à l'île Pomquet, 1534.
Canso.—Homarderie, 10236.
Cargaisons maritimes, 1600.
Casey, Henri, 8035.
Chalutiers à vapeur, 2061.
Cole-Harbour.—Quai, 3129.
Commerce entre le Canada et la Jamaïque, 1037.
Commissaire Duchemin, affaire Sangster, 8703.
Commissaires du port de Montréal, 10123.
Commission d'enquête sur la pêche aux crustacés, 2692.
Conroy, Richard, 8702.
Conseil Consultatif des Pêcheries, 614.
Corde de manille, 10709.
Courrier entre Guysborough et Heatherton, 1395.
Davis, John-W., 643.
Duchemin, H.-P., sommes payées à, 1034.
Ehler, W.-E., 8365.
Embranchement de Guysborough à Sunnybrae, 594, 2003.
Entreprises de bouées, 7158.
Erinville.—Maître de poste, 7836.
Esquimalt.—Bassin de radoub, 8886.
Exportations de Saint-Jean au Sud-Africain, 7425.
Exposition de Panama-Californie, 7434.
Frais de messagerie sur le poisson, 6456.
Gages payés aux journaliers, 978.
Garde-pêche de la rivière Sainte-Marie, 8035.
Gunhild, 1785.
Guysborough.—Employés de douane, 9110.
———Gardes-pêche, 1534.
———Homarderie, 4570.
Hattie, W.-A., 651.
Hendsbee, Robert, 717

SINCLAIR (John-H.)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Homarderie d'Isaac's-Harbour, 977.
Immigration des Orientaux, 1188.
Importations et exportations de Terre-Neuve, 4301.
Isaac's-Harbour.—Homarderie, 977.
Japonais, permis de pêche aux, 1189.
Limite d'âge pour les nominations, 817.
Liste des journaux favorisés, 8355.
Longs.—Bureau de poste, 9485.
McCutcheon, M., de Sonora, 714.
Milward, John, 644.
Montréal.—Capitaine du port, 1535.
Mouvement des ports canadiens, 1600.
Murray, David, 978.
New-Chester.—Directeur de la poste, 3280.
New-Harbour.—Directeur de la poste, 8037.
Oyster-Ponds.—Douanier, 7684.
Paiements de deniers à M. Duchemin, 8361.
Parc à homards à Canso, 639.
———Goldboro, 640.
Permis de pêche au homard, 10235.
Permis pour pièges à poisson dans Guysborough, 638, 640.
Port-Félix.—Gardien du phare, 10235.
Primes de pêche, 8701.
Protection des pêcheries sur la côte du Pacifique, 3127.
Queensport.—Gardien de phare, 8365.
Rawding, Elias, 714.
Réclamations des pêcheurs de phoques, 2801.
Réforme du Sénat, 11133.
Reid, David, 651.
Réseau national de télégraphes et téléphones, 3524.
Roper, commandant, 6455.
Salsman, A.-W., 713.
Saumon de la Colombie-Anglaise, 2688.
Service du courrier entre Boylston et South-Manchester, 4567.
———Guysborough, Larry's-River et l'Anse-à-Charlot, 2802.
———Sherbrooke et Sheet-Harbour, 3223.
———Sherbrooke et Sunny-Brae, 11907.
Service télégraphique du Yukon, 4301.
South-Manchester.—Bureau de poste, 4017.
Stations de sauvetage dans les Provinces maritimes, 1779.
Title-Passage.—Dragage, 7687.
Torbay.—Gardien de phare, 8037.
Tracadie-Road.—Maître de poste, 714.
Transport des courriers à Charles-Cove, 638.
Victoria.—Bureau de poste, 11523.
Voitures à marchandises de l'Intercolonial, 1179.
Webber, James-M., 8037.
White, James, 3669.
White-Head.—Douanier, 2227.

SMITH (William) *Ontario-Sud.*

DÉBATS.

Loi des Epizooties, 5891.
Smith, Lyman, 7102.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10698.
Fermes expérimentales, 10569.

INCIDENTS.

Explication sur un fait personnel, 7245

SMITH (William)—*Suite.*

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, motion de renvoi, défaite, 4001.

PROJETS DE LOI.

Chemin de fer de Campbellford, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adopt., 2203.

SMYTH (William-Ross) *Algoma-Est.*

INCIDENTS.

Forces navales de l'empire, 4790.

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer de l'est de l'Algoma, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; disc., 2201; 3e lect. et adoption, 2202.
Nipissing Central Ry. Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 8827.

SPROULE (Hon. Thomas-Simpson), *Grey-Est.*

DÉBATS.

Classement du personnel des Communes, service de la trad. du hansard, 12307.
Règlement de la Chambre, 6359.

COMMUNICATIONS.

Achat par l'Etat des obligations de 3 p. 100 de la Cie du Grand-Tronc-Pacifique, 2164, 2183.
Blue, C.-S., 5.
Budget supplémentaire, 5820.
Donelly, James-J., 11389.
Galbraith, F.-W.-S., 5.
Message du Gouverneur général, 4990.
Miller, R.-C., décision de la Chambre, 3857, 3861.
Nomination de traducteurs, 12004.
Nomination d'un sténographe des comités, 12218.
Sanction de lois par Son Altesse Royale, 7149, 7184.
Sanction de lois par Son Excellence l'Administrateur, 5108.
Sanction royale devant être donnée à certains bills, 7683, 7721.
Vacance du siège électoral de Bruce-Sud, 11389.
——Châteauguay, 12145.
Young, E.-C., 5.

DÉCISIONS.

Ajournement, 8075.
Amélioration des grandes routes, 12365.
Amendement German au bill des subventions au Canadian Northern, déclaré irrégulier, 12200.
Amendement imposant des conditions à un octroi est régulier, 12188.
Amendement ne visant qu'un seul article à projet de loi doit être discuté seul, 7387.
Appel à la Chambre par Pugsley, 4982.
Application de la règle 23, 7634.
Article 23 du règlement, 1218.
Avis de deux jours suffisant, 7916.
Commentaires sur une question sont interdits, 11525.

SPROULE (Hon. Thomas-Simpson)—*Suite.*

DÉCISIONS.

Débat sur l'affaire Donaldson, 8203.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Devereux, Charlotte, 6922.
Devlin, relative à la goélette *Advocate*, 1192.
Feuilleton de la Chambre, 6844.
Intercolonial.—Bureau administratif, M. Emmerson, 7085.
Miller, R.-C., 3468, 3763, 3774, 3780.
Motion German, sur subventions au Nord-Canadien.—Irrégulière, 12133.
Motion Graham, sur subventions au Nord-Canadien.—Irrégulière, 12136.
Motion Guilbault, déclarée contraire au règlement, 3365.
Motion Macdonald, subvetnions au Nord-Caandien.—Irrégulière, 12138.
Motion Mondou, déclarée hors d'ordre, 3364.
Motion Oliver *re* Arthur Donaldson, irrégulière faute d'avis de deux jours, 8031.
Motion Oliver, prêt au Grand-Tronc-Pacifique.—Irrégulière, 12141.
Motion Oliver, sur subventions au Nord-Canadien.—Irrégulière, 12135.
Papiers officiels cités au cours d'un débat doivent être déposés sur le bureau de la Chambre, sous bonne garde, 8173.
Pension à la vieillesse, 10984.
Pratique irrégulière au sujet de questions soulevées, 6939.
Procédure, 10988.
Proposition ayant pour but une subvention d'argent ne peut être faite par un simple député, 12133.
Question préalable, pas d'amendement, 7938.
Questions devant être inscrites au Feuilleton, 7246, 7249.
Règlement de clôture, 9866.

INCIDENTS.

Alarie, P.-J.-A.—Limite d'âge, 12317.
Bowie, capit. H.-W., 1437.
Charges fixes de compagnies de chemin de fer, 9245, 9247.
Compte rendu officiel des débats, 8704.
Daoust, Charles-R.—Limite d'âge, 12317.
Définition des expressions interdites dans le débat, 8498.
Impression des réponses aux questions, 3220.
Interpellation Verville, 8353.
Lanark-Sud.— Cacance du siège électoral, 12375.
Nomination dans le personnel de la Chambre, 6935.
Observation sur les motions, 687.
Pâte de bois et le tarif douanier des Etats-Unis, 12490.
Question de procédure, 8705.
Résolution *re* forces navales de l'empire, 706.
Rumeur de changements dans le ministère, 4417.
Sergent d'Armes, suppléant du, 1437.
Traducteurs et la salle de lecture, 10125.

INTERPELLATIONS.

Débats français, distribution des, 11394.
Miller, R.-C., 5323.

SPROULE (Hon. Thomas-Simpson)—*Suite.*

MESSAGES.

Communication du Gouverneur général, 7149.
Sanction royale à certains projets de lois, 5108, 7149, 7184, 7683, 7721.

NOMINATIONS.

Blue, C.-S., 5.
Galbraith, F.-W.-S., 5.
Greer, C.-B., 7149.
Harman, Ernest, 7149.
Noailles, Louis, 1437, 1884.
Young, E.-C., 5.

OBSERVATIONS.

Règlement de la Chambre, 6539, 6569, 6572, 6573.

QUESTIONS.

Choix des membres canadiens-français du cabinet, 593.

RAPPORTS.

Classement des employés de la Chambre, dépôt, 12144.
Election générale, 151.
Elections partielles, dépôt, 5820.
Régie interne, 809.

STANFIELD (John) *Colchester.*

DÉBATS.

Achat et vente de mouton, 660.
Caisse de prévoyance des employés de chemins de fer de l'Etat, 779.
Duchemin, M., 680.
Loi des Epizooties, 9894.

Discussion des subsides:

Ottawa.—Agrandissement des édifices du parlement, 11412.

STEELE (Michael) *Perth-Sud.*

DÉBATS

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3979.
Colis postaux, 12177.
Meek, Frank-William, 12078.

QUESTIONS.

Distribution du volume "Mauvaises Herbes", 635.
Liste d'adresses postales du ministère de l'Agriculture, 636.
Nombre des cultivateurs canadiens, 636.

STEVENS (Henry-Herbert) *Vancouver.*

DÉBATS.

Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, 3488.
Commissaires du port de Vancouver, 8742.
Forces navales de l'empire, 1249, 3935.
Loi des Banques, 10425.
Réserve indienne de Kitsilano, 8734.
Traité anglo-japonais, 7221, 7309, 7317.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3903.
Association protectrice des médecins canadiens, 3976.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 3513.
Forces navales de l'empire, 4635, 9649.

STEVENS (Henry-Herbert)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Discussion des articles—Suite.

Loi des Inspections et de la vente, 12286.

PROJETS DE LOI.

Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc., 3512; 3e lect. et adoption, 3514.
Canada Permanent Insurance Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 7087.
Dominion Trust Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 778; 3e lect. et adoption, 3520.
Grand Lodge of the Benevolent & Protective Order of Elks of the Dominion of Canada, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 8830.
Pacific and Eastern Mortgage Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9358-9.
Western Canada Mortgage Corporation, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1740; discussion, 2674; 3e lect. et adoption, 2676.

QUESTIONS.

Trafic de l'opium en Chine, 4563.

STEWART (Dugald) *Lunenburg.*

DÉBATS.

Protection des douanes et des pêcheries, 3441.

Discussion des subsides:

Anse Nord-Ouest, (île Tancook), 11804.
White-Point.—Brise-lames, 11805.

QUESTIONS.

Quai de Sheet-Harbour, 6454.

STEWART (Thomas-Joseph) *Hamilton-Ouest.*

QUESTIONS.

Importation de portes, 2232.

SUTHERLAND (Donald) *Oxford-Sud.*

DÉBATS.

Création d'un système de crédit agricole. 3264.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3981.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12232.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Graines supérieures pour fermes et jardins, 10686.
———Industrie du bétail, 10695.
Immigration.—Frais généraux, etc., 11882.

MOTIONS.

Association protectrice des médecins canadiens, amendement, 4006, rejeté, 4007.

QUESTIONS.

Commission sur ouvriers de ferme et domestiques, 2002.
Prime sur étalons pur sang, 3859.

TAYLOR (James-Davis) *New-Westminster.*

DÉBATS.

Banques et commerce de banque, 11926.
Classement du personnel des Communes, 12311.
Donaldson, affaire, 8190.
Uniformité des tarifs de transport, 11281.

Discussion des articles:

Commissaires du port de North-Fraser, 2652, 2658, 3106.
Commission du port de New-Westminster, 2609, 2643, 3104.

DOCUMENTS.

Dockerill, Joseph, concession de terrain dans réserve de Port-Moody, 4575.

INTERPELLATIONS

Pêcheries de la Colombie-Britannique, 4196.

PROJETS DE LOI.

Bankers' Trust Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739.
Burrard, Westminster Boundary Railway & Nav. Co., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10407; en comité, 11058; 3e lect. et adoption, 11060.
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3177.
Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 3183.
Commissaires du port de North-Fraser, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; rep. de la disc., 2652, 3106; rapp. du bill, 3107; 3e lect., 3173.
Commissaires du port de New-Westminster, 1ère lect. 1437; 2e lect., 1739; disc. des art., 2609, 2643, 3104; rapport, 3106; 3e lect., 3173.

THOBURN (William) *Lanark,*

DÉBATS.

Budget général, 10840.

THOMPSON (Alfred) *Yukon.*

DÉBATS.

Hôtel de la Monnaie, 8912, 9372.

Discussion des articles:

Association protectrice des médecins canadiens, 3994.
Galerie nationale du Canada, 9263.

Discussion des subsides:

Fermes expérimentales, 10559.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6677.

DOCUMENTS.

Granton, W., 1584.
Rapport *re* titres de terres des sauvages, 9494.

THOMSON (Levi) *Qu'Appelle.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 2757, 2780.
Loi des Banques, 2534, 10638.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8110.

THOMSON (Levi)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Remise de droit sur rails d'acier, 7079.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9333.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 4841, 5760, 9767.
Loi des Inspections et de la vente, 9956.
Power, Lenore, faire droit à, 12084.

DOCUMENTS.

Destitutions à Qu'Appelle, 898.

INCIDENTS.

Bureau de poste de Sintaluta, 11595.

QUESTIONS.

Canadian Northern, statistiques, 11904.
Hastings, James-W., 10709.
Inspecteurs de homesteads à Moosejaw, 822.
———Regina, 823.
———Swift-Current, 823.
Sintaluta.—Revenu de la poste, 10709.
Smith, Jacob-K., 11521.

THORNTON (Charles-Jonas) *Durham.*

DÉBATS

Loi des Inspections et de la vente, 9965.

Discussion des articles:

Loi des Inspections et de la vente, 12287.

DOCUMENTS.

Journaux du Canada contenant annonces du gouvernement de 1906 à 1911, 9112.

TOBIN (Edmund-William) *Richmond-Wolfe.*

DÉBATS.

McNeil, Lauchlin, 879.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 9692.

DOCUMENTS.

Annulation du contrat de M. E. Bougie, 8366.
Bureau de poste.—D'Israeli, 11136.
———Weedon Station, 9871.
Courrier entre Brompton et Windsor-Mills, 9871.

INCIDENTS.

Bougie, M.-T., 12453.
Champoux Frères, 12469.

QUESTIONS.

Adam, E.-S., 649.
Carrier, William, 648.
Champoux Frères, 8362.
Dionne, A.-E., 650.
D'Israéli.—Edifice public, 6945.
———Promesses de vente d'immeubles, 8362.
Lambert, M., 649.
Transport de sacs du courrier à Brompton-ville, 5324.

TURGEON (Onésiphore) *Gloucester.*

DÉBATS.

Amélioration des grandes routes, 8780.
Discours sur l'adresse, 129.
Forces navales de l'empire, 2634, 2732.

TURGEON (Onésiphore)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Lignes tributaires de l'Intercolonial, 1817.
Northern New Brunswick Seaboard Ry. Co., 12008.
Modification de règle 17 de la Chambre, 7885.
Protection des douanes et des pêcheries, 3450.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 4769, 5610, 9684.
Loi des Banques, 10404, 10577.
Discussion des subsides:
Chemins de fer.—Traitement d'un estimateur, 12418.
Douanes.—Appointements et dépenses casuelles, 8975.
Edifices publics d'Ottawa, 12479.

DOCUMENTS.

Chiasson, Edouard-D., 3558.
DeGrâce, Louis, 3558.
Doucet, Frédérick-F., 686.
Dragage à Bathurst par le *Restigouche*, 686.
Friolet, Henri, 1580.
Gloucester.—Destitutions, 686.
———Travaux publics, 686.
Hachey, Donald-J., 687.
Johnson, Bert, 2326.
Melançon, Joseph-J., 686.
Robichaud, Joseph-L., 686.
Roy, Mme Marcelline, 11909.
Savoie, Sébastien, 1580.
Southwood, Richard, 1580.

INCIDENTS.

Caron, J.-B.-T., commissaire de l'Intercolonial, 11196.
Chiasson, Edouard, 8975.
Fourniture de la glace, Chambre des communes et départements, 12489.

QUESTIONS.

Bathurst.—Levée des lettres, 6699.
Beresford.—Brise-lames, 1781.
Gloucester.—Transport du courrier, 4056.
Restigouche, dragueur, 6947.
Tracadie.—Lazaret, 607.

TURRIFF (John-Gillanders) *Assiniboia.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 267.
Droit sur les machines à fossoyer, 6861.
Forces navales de l'empire, 3566.
Loi des Banques, 1311, 2517.
Macdonald, Duncan, 833.
McNeil, Lauchlin, 859.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6741.
Richelieu-Ontario, Cie, 3418.
Service postal transatlantique, 7424.
Discussion des articles:
Chemin de fer Nord-Canadien, 4505.
Cie d'assurance contre le feu, North Empire, 4553.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3048, 3079.
Cie du chemin de fer Canadian Western, 4552.
Convention commerciale avec les Antilles, 2097.
Forces navales de l'empire, 4707, 5369.
Imperial Underwriters' Association, 4555.
Western Canada Mortgage Corporation, 2675.

TURRIFF (John-Gillanders)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Bain, James, 6943.
Cameron, Angus, 2475.
Directeur de la poste à Alameda, 669.
Dishaw, D., 1583.
Hayes, J., 1581.
Macdonald, R.-H., affidavit, élection de Macdonald, 286.
Rutherford, John, 721.
Taylor, John, 1030.
Terres des écoles vendues dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, en 1912, 7159
Vente du ¼ N.-O. de la section 29-10-18 ouest, 7606.

MOTIONS.

Forces navales de l'empire, 2e lect., amendement, 3592.

PROJETS DE LOI.

Athabaska Northern, 1ère lect., 288; 2e lect., et adoption, 3898.
Chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2481.
North Empire Fire Insurance Company, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; discussion des articles, 4553; 3e lect., 6399.
Western Trust Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.

QUESTIONS.

Bayfield, H.-A., 3126.
Bureaux loués à Ottawa par le ministère des Postes, 8597.
Cadenas pour sacs du courrier, 7430.
Dickin, George, 1185.
Dorsett, W.-E., 1183.
Emissions d'actions du Pacifique-Canadien, 643.
Enquête au sujet des bureaux de poste de Moosejaw, 7842.
Houillères de Saskatchewan, 3529.
Importations à vil prix, 605.
Inspecteurs de homesteads à Estevan, 713.
Morrison, F.-A., 1532, 6455.
Prince-Rupert, édifice public à, 2693.
Refus de recevoir les prisonniers, 1394.
Revelstoke, édifice public de, 2693.
Rutherford, John, 634.
Terres irriguées du Pacifique-Canadien, 4566.
Vente d'un quart de section près de Brandon, 7603.
Young, Murdock, 3126.

SCRUTIN.

Forces navales de l'empire, amendement Turriff rejeté, 4411.

VERVILLE (Alphonse) *Maisonneuve.*

DÉBATS.

Ajournement du comité, 6187, 6223.
Budget général, 10762 et suiv.
Forces navales de l'empire, 3198, 3204.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8091.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 5205, 5935, 9774.
Grève des photograveurs, 7979.
Discussion des subsides:
Législation.—Impression, etc.—6934.
Travaux publics.—Appointements, 11400.

VERVILLE (Alphonse)—*Suite.*

DOCUMENTS.

Correspondance entre ministre des Postes et Aimé Dion, *re* cadenas, 7437.
Correspondants de "La Gazette du Travail", 6465.
Echantillon de cadenas et clefs vendus par l'Ontario Equipment Co., 7436.

INCIDENTS.

Différend entre patrons et ouvriers aux aciéries d'Algoma, 485.
Explications sur un fait personnel, 4499.
Grève de Porcupine, 2167.
Maisonneuve.—Bureau de poste, 12470.
Ventilation de la Chambre, 11408.

INTERPELLATIONS.

Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.
Immigrants russes à Moosejaw, 11269.
Main-d'œuvre étrangère, destitution d'un inspecteur, 8352.

PROJETS DE LOI.

Journée de travail dans les travaux publics, dépôt, 708; 1ère lect., 708.

QUESTIONS.

Agent canadien à Anvers, 3132.
Bureau de poste à Maisonneuve, 624.
Comité de conciliation, Intercolonial, 6457.
Dominion Steel Works, 11901.
Entrepôts frigorifiques, 1596.
Facteurs, service des, 2002.
Hough, George, 10710.
Lettre par télégraphie sans fil aux îles de la Madeleine, 3129.
Procès relatif à l'élection de Maisonneuve, 3132.
Salaires sur l'Intercolonial, 6457.

WALLACE (Thomas-George) *York-Centre.*

PROJETS DE LOI.

Mayers, Emma, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
Saunders, Frederick-Frank, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect. et adopt., 6936.
Tarling, Charles-Frederick, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 6937.

WARNOCK (David) *Macleod.*

DÉBATS.

Loi des Banques, 2531, 10582.
Loi des Epizooties, 9892 et suiv.
Forces navales de l'empire, 3323.

Discussion des articles:

Cie du chemin de fer Canadian Western, 4550.
Forces navales de l'empire, 5185, 5921.
Primes aux volontaires, 9174.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11992.

DOCUMENTS.

Offspring, J., 1581.

PROJETS DE LOI.

Deslandes, Georges-Sentis, faire droit à, 1ère lect., 9364; 2e lect., 9759; 3e lect. et adoption, 10408.

WARNOCK (David)—*Suite.*

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7837.
Ventes de terres dans l'Alberta, 7687.

WEBSTER (John) *Brockville.*

DÉBATS.

Déplacement des gares terminus, 7944.

Discussion des subsides:

Agriculture.—Industrie du bétail, 10694.
Arts, agriculture et stat.—Expositions, 10690.

WEICHEL (William-George) *Waterloo-Nord.*

DÉBATS.

Forces navales de l'empire, 3637.

WHITE (Gerald-Verner) *Renfrew-Nord.*

DÉBATS.

Modification de règle 17 de la Chambre, 8028.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6734.

Discussion des subsides:

Exercices militaires annuels, 11359.
Rivière-aux-Français, amélioration du chenal, 11472, 11489.

PROJETS DE LOI.

Canal de la Baie Georgienne, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; discussion, 2662, 2701, 3173; 3e lect. et adopt., 3177.

QUESTIONS.

Importation de plaques pour murs, 2234.

WHITE (William-Henry) *Victoria, Alta.*

DÉBATS.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 5225, 5740.

Discussion des subsides:

Exercices militaires annuels, 11382.

DOCUMENTS.

Renvois du service décrétés par l'administration dans circonscription électorale de Victoria, Alta., 2476.

INTERPELLATIONS.

Explications sur un fait personnel, 5318.

QUESTIONS.

Cadenas de sacs à dépêches, 7838.
Gray, Ambrose, 11906.

WHITE (Hon. William-Thomas) *Leeds.*

DÉBATS.

Adresse, discours sur l', 86.
Banque et commerce de banque, 11911, 11932.
Banques, loi des, 1299, 1887, 2409, 2555, 10275, 10574, 10957.
Budget général, dépôt du, 1913-1914, 2642.
Convention commerciale avec les Antilles, 928, 2079, 9035.
Crédit agricole, 3266.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

DÉBATS—*Suite.*

Droit sur les machines à fossoyer, 6851.
Emigrants, protection des, 12437.
Forces navales de l'empire, 1351.
Landry, André, 6762, 6796.
Macdonald, Alexander, 1011.
——Duncan, 831.
Modification de règle 17 de la Chambre, 8498.
Monnaie d'Ottawa, 8904, 9365.
Phares et des côtes, service des, 6409 et suiv.
Présidence du comité, 6192.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12140.
Règlement de la Chambre, 6530.
Révocations à Descouse et à Arichat, 949.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 3474.
Subsides, loi des, 2e lect., 11938.
Subsides et les forces navales de l'empire, bill des, 12503.
Subventions au Canadian-Northern, 12041, 12130.
Traité anglo-japonais, 7183, 7236.

Discussion des articles:

Association des comptables du Canada, 3902.
Banques, loi des, 1887, 1922, 10374.
Brevet d'A.-D. Richard, 3899.
Budget général, 6400, 6469, 9900, 10834, 10918, 10933.
Caisses d'épargne de Québec, 10825.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2678.
Canada Permanent Trust Co. 2678.
Canada Western Trust and Mortgage Co., 2668.
Canadian Explosives, Limited, 2646.
Forces navales de l'empire, 7509, 9399.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Huron & Erie Loan & Savings Co., 2667.
Imperial Underwriters' Ass'n., 4558.
Ordre indépendant des Forestiers, 7394.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12204, 12209.
Primes à l'extraction du plomb, 10827.
Regal Trust Co., 3522.
Subvention au Temiskaming and Northern Ontario, 12226.
Western Canada Mortgage Corporation, 2674.

Discussion des subsides:

Bureaux des sous-receveurs généraux, 6479, 6683.
Commission Internationale, 12396.
Commission pour paiement de l'intérêt sur dette publique, 6694.
"Coût de la construction" du Transcontinental, 7038.
Gouvernement civil.—Dépenses non prévues, 6502.
Impression des billets fédéraux, 6688.
Réclamations pécuniaires avec les Etats-Unis, convention, 12396.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6597.
Société Royale de géographie d'Angleterre, 12412.
Travaux de dragage, 6597.

DOCUMENTS.

Chemin de fer Pacifique Canadien, 617, 618, 619, 620.
Comptes publics, (dépôt), 84.
Lettres F.-D. Jones *re* ciment, 91, 98, 99, 100.
Liste des actionnaires des banques autorisées, 84.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Monnaie d'Ottawa, 9366-8.
Rendement aurifère du Canada, 8914-5.

INCIDENTS.

Accusations d'obstruction, Pugsley, 6704.
Algoma Steel Co., 7065.
Banque Internationale du Canada, 2272.
Barry-Bay, désastre de, 3289.
Budget en français, 6611.
Compagnie d'assurance sur la vie, l'Union, 8605.
Demandes de documents, 1400.
Quorum, pas de, 4784.
Rapport demandé, 11655.
Reliquats non réclamés dans les banques, 84.
Remise de droits sur rails d'acier, 7058.
Version française du budget de 1913-14, 6653.

INTERPELLATIONS.

Banque Internationale, 4415.
Compagnie d'assurance sur la vie, l'Union, 8462.
Crédits supplémentaires, 8991.
Droits sur les fruits et les légumes, 7154.
Farmers' Bank, 6938.
Naufrage de Barry's-Bay, 4415.
Tarif douanier, 6639.

MOTIONS.

Banque et commerce de banque, Chambre donne assentiment aux amendements faits par le Sénat, 11917; adoptée, (83 à 10), 11937.
Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, avance, adoptée, 11910.
Crédits à voter, acceptée, 7107.
Loi de Finance, adoptée, 12007.
Loi de Subsides, 2e lect., adoptée, 9365.
Monnaie d'Ottawa, 2e lect., adoptée, 9365.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, amendement, à annexe; adoptée, 12209.

PROJETS DE LOI.

Loi des Banques, dépôt et 1ère lecture, 1299; 2e lect. et disc., 2350; renvoi au comité des banques et du commerce, 2569; 3e lecture et adoption, 10983; amendements du Sénat, 11911; 2e lect. et adoption, 11938.
Caisses d'épargne de la province de Québec, 1ère lect., 10438; 2e lect. et disc., 10825.
G.-T.-P., obligation du, 3e lect., 1620, 1887.
Primes à l'extraction du plomb, dépôt 10484, 1ère lect., 10484; 2e lect. et disc., 10827; 3e lect. et adoption, 10828.
Primes sur le minerai de plomb, dépôt, 9936.
Monnaie d'Ottawa, dépôt, 8920; rapport, 3e lect. et adop., 9373.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, dépôt et 1ère lect., 12143; amendement, 12209; 3e lect., 12211; adoption, 12218.
Subsides, 1ère lect., 11938; 2e lect., disc. et rapport, 11939; 3e lect. et adoption, 12488.
Tarif des douanes, 3e lect. et adoption, 11789.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adoption d'une loi de finance, 1ère et 2e lect. et adoption, 7154.
Caisses d'épargnes dans la province de Québec, dépôt, 10351.
Hôtel de la Monnaie, dépôt, 8037; disc., 8904; 1ère et 2e lect. et adoption, 8920.
Loi des Banques, dépôt, 1294; 1ère et 2e lect. et adoption, 1299.
Obligations du G.-T.-P., achat des, dépôt, 902;disc. en comité, 1605; 2e lect., 1620 adopt., 1620.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, dépôt, 11910; disc. en comité, 12140; rapport et 1ère lect., 12141; 2e lect. et adoption, 12142.
Primes à la fabrication de l'acier, 1ère lect., 2e lect. et adopt., 10483.
Primes sur le plomb, dépôt, 10351; disc. en comité, 10438 et suiv.; 2e lect. et adoption, 10483.
Somme à voter pour subsides, 7106; adopt., 7107.

QUESTIONS.

Auditeur général, 10435.
Banque Internationale, 11524.
Burdett.—Poste de douane, 825.
Cardston.—Percepteur des douanes, 1036.
Cie du chemin de fer Canadien du Nord d'Ontario, 7159.
Circulation monétaire, 8596.
Clôture de fil de fer, 595.
Commission d'enquête sur la Farmers' Bank, 2802.
Dépôts dans les banques et les caisses de l'Etat, 1190.
Douanes à Gleichen, 824.
———Joliette, 1533.
Douaniers de Yarmouth, 1368.
Droits sur le blé et l'avoine, 1318, 1319.
Droits sur les rails d'acier, 819.
Emission d'actions du Pacifique-Canadien, 643.
Enquête sur banque Farmers', 641, 820.
———banque Internationale, 11524.
Exportations de bestiaux aux Etats-Unis, 1396.
Farmers' Bank, 2802.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Gaudet, Ag., 1537.
———J.-D., 1538.
Incursions des Fenians, indemnité, 7433.
Joliette.—Sous-percepteur des douanes, 1539.
Mack, S.-E., 819.
McGougan, J.-McKay, 1536.
Monnaies canadiennes, 8700.
Murray, David, 978.
Naufrage du *Mayflower*, 7248.
Osborne, Frank-A., 1037.
Pacifique-Canadien, émission d'actions communes, 617.
Préférence britannique, 597.
Roberge, Jean.
Subside fédéral à l'Ile du Prince-Edouard, 4566.
Tarif douanier, 2062.
Taux de l'intérêt pour les agriculteurs. 1191.

WHITE (Hon. William-Thomas)—*Suite.*

RAPPORTS.

Auditeur général, 1912, (vol. 1), 1584.
———(vol. 2), 2328.
———(vol. 3), 1438.
Société Royale du Canada, dépôt.
Supplément du 14e rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 3464.

WILCOX (Oliver-J.) *Essex-Nord.*

DÉBATS.

Droit sur les machines à fossoyer, 6853.
McNeil, Lauchlin, 868.

Discussion des articles:

Forces navales de l'empire, 9764.

QUESTIONS.

Taux des câblogrammes, 3127.

WILSON (Charles-Avila) *Laval.*

DÉBATS.

Adresse, discours sur l', 568.
Demande de documents, 4419.
Loi modifiant loi des pénitenciers, 11656.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6737.
Pomminville, Dr J., 961.
Présidence du comité, 6209.
Règlement de la Chambre, 6577.

Discussion des articles:

Chemin de fer Niagara-St. Catharines-Toronto, 3520.
Forces navales de l'empire, 4836, 5257, 5775.

Discussion des subsides:

Administration de la Justice.—Traitement du personnel, 11289.
Canal de la Vallée de la Trent, 11589.
Exercices militaires annuels, 11375.
Ministère des Postes.—Traitements et dépenses casuelles, 11589.
Pénitencier Saint-Vincent de Paul, 11294, 11311.
Rivière-aux-Français.—Amélioration du chenal, 11472.

DOCUMENTS.

Dorion, Eugénie, 966.
Dragage de la rivière des Prairies, 953.
Enquête sur la division des lois de la Chambre des Communes, 7606.
Gents, W., 1583.
Liste des fonctionnaires que le gouvernement a remerciés de leurs services, 2348.
Pomminville, Dr J., 961, 966.

INCIDENTS.

Explications sur un fait personnel, 12215-12218.
Inspecteurs bilingues pour les pénitenciers, 11289.
Ventilation de la Chambre, 11408.

INTERPELLATIONS.

Demande de documents, 4418.

QUESTIONS.

Automobiles de l'Etat, 1177.
Enquête sur le service de la rédaction des lois, 2796.

WILSON (Charles-Avila)—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Long-Sault, permis de barrage du, 1189.
Raccordement du G.-T.-P. avec Montréal, 951.
Roy, J.-N., Dr, 4189.
Vacances et nominations dans le service civil, 609.

WILSON (Gordon-Crooks) *Wentworth.*

DÉBATS.

Discours sur l'adresse, 526.

WILSON (Gordon-Crooks)—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

Cie du chemin de fer Niagara-St. Catharines-Toronto, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adopt., 3520.

WRIGHT (William) *Muskoka.*

DÉBATS.

Budget général, 10842.
Discussion des articles:
Forces navales de l'empire, 9736.
Loi des Banques, 10383.

SECONDE PARTIE—SUJETS

ORDRE DES SUJETS :—

Ajournements, Budget, Comité Communications, Débats, Décisions de l'Orateur, Discours du Trône, Discussion des articles, Discussion des subsides, Documents, Incidents, Interpellations, Messages, Motions, Projets de loi, Projets de résolution, Questions, Rapports, Scrutin, Subsides.

AJOURNEMENTS.

Ascension, 8988.
Cendres, (mercredi des), 2795.
Noël—Vacances de, 1293, 1437.
Pâques—Vacances de, 6245, 6504.

BUDGET.

Dépôt du budget de 1913-1914, 2642.
Discussion générale, 6363, 6400, 6469, 9900.
Supplémentaire, 1913-1914, 10641, 10933; dépôt, 5820.
Version française, 6362.

COMITÉS.

Agriculture et colonisation, 376.
Banques et Commerce, 375.
Bibliothèque, 378.
Bills d'intérêt privé, 374.
Chabot, M., comité spécial, modification du.
Chemins de fer et Canaux, 373.
Compte rendu officiel des Débats, 378.
Comptes publics, 375.
Economie interne, 5
Forêts, cours et chutes d'eau, 378.
Impressions, 374.
Marine et Pêcheries, 377.
Mines et minéraux, 377.
Ordres permanents, 374.
Pensions aux vieillards—Comité d'enquête spécial, 2219.
Privilèges et élections, 372.
Pouvoirs des comités permanents, 378.
Roche, M., membre du comité de l'Agriculture, 652.

COMMUNICATIONS.

Blue, C.-S., promotion de, 5.
Emigration japonaise, 7769.
Galbraith, Frederick, nomination de, 5.
Grand-Tronc-Pacifique, obligations de 3%, 2164, 2183.
Lanark-Sud, vacance du siège électoral de, 12375.
Message du Gouverneur général, 4990.
Miller, R.-C., rapport, 3861.
Ouverture de la session, 1.
Sanction de lois par Son Altesse Royale, 7149, 7184, 7683, 7721.
Sanction de lois par son Excellence l'Administrateur, 5108.
Young, E.-C., nomination de, 5.

DÉBATS.

Accusations contre l'hon. Louis Coderre, 6263 à 6354 et suiv.
Achat et vente de mouton par le ministre de l'Agriculture, 657 à 664.
Aide pour l'avancement de l'instruction agricole dans les provinces, 2215, 2216.
Ajournement du comité général, 6080 à 6236.
Directeur de la poste à Alameda, 678.
Amélioration des grandes routes, 8416 à 8457, 9072, 9103.
Amélioration des grandes routes. Amendements du Sénat, 12322 à 12367.
Amendement de M. Maclean, Halifax, 7917 à 7939.
Andover, à Saint-Jean, N.-B., ligne d', 12010, 12011.

DÉBATS—*Suite.*

Application de la question préalable, 7634-35.
Appointements des juges des cours de comtés, 8281-84.
Baldwin, Eugène O., 8247 à 8261.
Banque et commerce de banque, 11911-32.
Bent, Lemuel, 997.
Bill des subsides et les forces navales de l'empire, 12493 à 12514.
Budget général, 9900 à 9936, 10715 à 10957.
Cadenas des sacs à dépêches, 7132, 7140, 7143.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 733 à 793.
Calgary-Fernie, Compagnie du chemin de fer, 12029.
Canada Northwest, Loan and Mortgage Co., 7561, 7562.
Canadian Northern, Compagnie des embranchements du, 7980.
Canadian Northern, embranchements du, message du Sénat, 11722.
Canadian Northern, subventions au, 12033, 12075, 12086, 12110, 12114, 12130.
Motion Oliver, 12134.
Canadien du Nord d'Ontario, chemin de fer, 8698; retrait d'un bill relatif au chemin de fer.
Canal de la baie Georgienne, 2693, 2701, 2720, 2723, 3858.
Canal de Panama.
Certificats de terres aux volontaires du Sud-Africain, 1119.
Chemins de fer de l'Etat, amendements du Sénat à la loi des, 12375 à 12383.
Compagnie du chemin de fer Nord-Canadien de Québec, 2372.
Citation de R. C. Miller, à la barre de la Chambre, 3464, 3468.
Citation d'un témoin à la barre de la Chambre, 3464.
Classement du personnel des Communes, 12301 à 12320.
Colis postaux, 1540 à 1570.
Comité de la défense impériale, 7947.
Comité des banques et du commerce, 9101.
Commandes de l'amirauté au Canada, 970.
Commercial Acetylene Company of New York, 10641.
Commission de conservation, 9976.
Convention commerciale avec les Antilles—906 à 928, 2064 à 2084, 8992, 8997, 9015, 9024, 9053.
Cour Suprême, traitement du registraire, 8281, 8287.
Crédit agricole.—Création d'un système de, 3226-3272.
Creusement de la rivière de l'Est, 665, 668.
Demande de documents, 4419.
Déplacement des gares terminales, 7944.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490.
Descouse, destitutions à, affaire Landry, 4067.
Descouse et à Arichat-ouest, renvois à, 836, 847, 850, 942 à 949.
Devereux, Charlotte, 6901, 6913, 6923.
Discours sur l'adresse, 6, 14, 25, 4243, 50, 86, 115, 119, 129, 137, 160, 165, 184, 199, 204, 209, 210, 224, 247, 253, 257, 267, 291, 305, 338, 354,

DÉBATS—*Suite.*

379, 392, 410, 430, 457, 473, 476, 486, 490, 514, 524, 526, 556, 568, 581, 586, 587, 588, 589.
Discours sur l'adresse.—Amendement Laurier, 42; amendement Mondou, 581.
Donaldson, affaire, 8174, 8237.
Donaldson, Arthur, 8031, 8033.
Droits sur les machines à fossoyer, 6845, 6861.
Duchemin, M., 679, 680.
Ecoles des Territoires du N.-O., 6824.
Election d'Antigonish, 10485 à 10572.
Emigrantes, protection des, 12521 à 12525.
Encouragement de l'Agriculture, 8303, 8309, 8315, 8318, 8319, 8321, 8326, 8328, 8333, 8335, 8336, 8341, 8342, 8347.
Examen de la vue des pilotes, 6702.
Forces navales de l'empire, 1039, 1041, 1058, 1087, 1114, 1120, 1150, 1157, 1194, 1221, 1244, 1269, 1311, 1320, 1333, 1340, 1351, 1366, 1401, 1440, 1482, 1509, 1620, 1649, 1659, 1695, 1729, 1740, 1759, 1768, 2572, 2732, 2757, 2780, 2833, 2885, 2913, 3023, 3140, 3184, 3198, 3204, 3289, 3303, 3312, 3313, 3323, 3335, 3348, 3363, 3566, 3593, 3616, 3637, 3645, 3671, 3707, 3721, 3742, 3748, 3865, 3874, 3883, 3906, 3935, 3938, 4021, 4026, 4068, 4111, 4129, 4157, 4169, 4179, 4199, 4231, 4251, 4259, 4271, 4305, 4349, 4350, 4374, 4395.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 732, 903.
Gogarty, Fanny, Maria, divorce de, 6940, 6941.
Gold Medal Furniture Mfg. Co., 3177, 3179, 3181.
Grand-Tronc-Pacifique, 7147.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt au, 12140, 12212, 12216.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fénians, 6865, 6897.
Grenier, inventeur de serrures, 7138.
Grève des photograveurs, 7964, 7979.
Grève sur le C.-P.-R., 2008, 2015, 2017, 2020, 2024, 2026, 2027, 2029, 2031.
Hôtel de la Monnaie, 8904 à 8919, 9365, 9370, 9373.
Incident *re* limite d'âge, 12316, 12317 et suiv.
Intercolonial, bureau administratif, point d'ordre, 7085, 7086.
Intercolonial, extension du réseau de l', 2038, 2042, 2043, 2047, 2052, 2054.
Intercolonial, lignes subsidiaires de, etc., 8792 à 8804, 9113, 9118, 9119, 9121, 9123, 9124, 9125, 9126, 9129, 9130, 9133, 9142.
Intercolonial, lignes tributaires de l', 1790, 1791, 1812, 1817, 1821, 1833, 1837, 1839, 1843, 1850, 1852, 1859, 1862, 1865, 1868, 1871, 1873, 1881.
Intercolonial, transport des marchandises par l', 956.
Intercolonial Trust and Investment Company, 4011.
Intercolonial, Vale Nord, 955.
Interprétation du règlement de clôture, 9848 à 9866.
Kitsilano, réserve indienne de, 8706 à 8734; 11144, 11150.
Kootenay, Arrowhead, 3177.
Landry, André, 6762, 6785, 6796, 6806, 6807, 6809, 6813.
Loi de navigation, 804, 808.
Loi des banques, 1294, 1298, 1299, 1307 et suiv., 1887, 1907, 1920, 1922, 1943, 1945, 1959, 1965, 1979, 1981, 1983, 2350, 2364, 2372, 2374, 2383, 2399, 2409, 2414, 2416, 2421, 2424, 2427, 2485, 2509, 2517, 2531, 2534, 2536, 2541, 2547, 2555, 10408.
Loi des épizooties, 9888, 9895.
Loi des grains, 9374, 9395.
Loi des inspections et de la vente, 9940, 9941, 9950 à 9966 et suiv.

DÉBATS—*Suite.*

Loi des juges, 11606, 11981, 12148, 12149.
Loi des pénitenciers, 11656, 11664.
Loi des subsides, 2e lect., 11938.
Loi uniforme de naturalisation, 2444, 2453, 2456, 2463, 2464, 2466.
Macdonald, Alexander, 1007, 1011, 1016, 1017, 1019, 1022.
Macdonald, Duncan, 830, 833.
Margaree Coal & Ry Co., Ltd., 12008.
Marine marchande du Canada, 932, 934.
McLeod, Duncan, 7110.
McNeil, Lauchlin, 852 à 886.
Miller, R.-C., 3762 à 3857.
Ministère des Postes, 11681 et suiv.
Modification de la règle 17 de la Chambre, 7608, 7640, 7648, 7661, 7673, 7688, 7701, 7712, 7738, 7771, 7787, 7794, 7806, 7825, 7859, 7916, 7940, 7981, 8028, 8044, 8110, 8462, 8589, 8610, 8672.
Monnaie d'Ottawa, 9365, 9370, 9373.
Monnaies étrangères et autres, 6698.
Montréal, commission du port de, 931, 1571, 1573.
Motion blâmant M. l'Orateur suppléant, 10001, 10002, 10007, 10009, 10015, 10019, 10027, 10033, 10042, 10046, 10063, 10064, 10070, 10090 et suiv.
Motion d'ajournement Béland, 8064 à 8078.
Motion d'ajournement Pugsley, 7636 à 7648.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6721 à 6741.
Northern New Brunswick & Seaboard Ry Co., 12008.
Nouvelle entreprise, crédit mis de côté, 7106.
Obligations du G.-T.-P., 1605 à 1619.
Ordre indépendant des Forestiers, 1338, 1339.
Pollution des eaux navigables, 8851, 8865, 8873, 8874, 8875, 8876, 8878, 8881, 8882, 12004, 12006.
Pomminville, Dr J., 961, 963.
Port Burwell et London, ligne de chemin de fer entre, 12025.
Présidence du comité, 6191 à 6214.
Primes à la fabrication du plomb, 10438 à 10482.
Primes aux volontaires, 9160, 9176.
Prince-Albert, concession d'un terrain à 8142.
Protection des douanes et des pêcheries, 3377 à 3448.
Québec, caisse d'épargne de, 10825.
Québec, commissaires du port de, 8272, 8278, 9148.
Question de procédure, 6141 à 6178.
Question de règlement, 6110, 12141.
Radiotélégraphie, 794 à 798, 2485.
Règlement de la Chambre, 6358 à 6361, 6509 à 6592.
Remise de droits sur rails d'acier, 7068 à 7081.
Rentes viagères de l'Etat, 9872 à 9886 et suiv.
Retard dans le dépôt des documents, 3287.
Richelieu, Ontario, Compagnie de navigation, 1156, 1336, 3409, 3418, 3420, 3422, 3469 à 3502.
Royal National Sanitarum Association, 982, 983.
Royale gendarmerie à cheval du N.-O., 6612.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 8042, 8043.
Scott, Robert J., 3562, 3563, 3564.
Séances du matin, 8989, 8990, 9495.
Services des phares et des côtes, 6400 à 6417 et suiv.
Service postal transatlantique, 7418, 7424.
Service télégraphique impérial, 9267, 9292.
Smith, Lyman, 7102, 7103.
Subventions aux chemins de fer, 11652.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9305-54.
Tarif douanier, 6649.
Tarifs des messageries, 3532, 3556.
Taux de transport dans l'Ouest, 9191, 9218, 9221, 9228, 9250.

DÉBATS—*Suite.*

Terrains à St-Pierre (N.-E.), 990, 991.
Tobique-Campbellton Ry Co., 12009.
Traité anglo-japonais, 7160, 7164, 7170, 7184, 7186, 7242, 7347, 7382, 7400, 7413.
Traitement des juges, 6482 à 6488, 8287.
Transport des facteurs sur chemins de fer électriques, 11792 à 11795.
Transport dans l'Ouest, 6136, 6138.
Travaux de la Chambre, 2343 à 2347, 3282 à 3284.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11214, 11285.
Union, Compagnie d'assurance sur la vie, 8605, 8607, 8608.
Vancouver, commissaires du port de, 8741, 8746, 9150, 9155.

DÉCISIONS DE L'ORATEUR.

Ajournement, 8075.
Amélioration des grandes routes, 12365.
Amendement German au bill des subventions au Canadian Northern, déclaré irrégulier, 12200.
Amendement imposant des conditions à un octroi est régulier, 12188.
Amendement ne visant qu'un seul article à projet de loi doit être discuté seul, 7387.
Appel Pugsley à la Chambre, 4982.
Application de la règle 23, 7634.
Article 23 du règlement, 1218.
Avis de deux jours suffisant, 7916.
Commentaires sur une question sont interdits, 11525.
Débat sur l'affaire Donaldson 8203.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9491.
Devereux, Charlotte, 6922.
Devlin, relative à la goélette "Advocate", 1192.
Feuilleton de la Chambre, 6844.
Intercolonial, bureau administratif, M. Emmerson, 7085.
Miller, R.-C., 3468, 3763, 3774, 3780.
Motion German, sur subventions au Nord-Canadien, 12133.
Motion Graham, sur subventions au Nord-Canadien, 12136.
Motion Guilbault, déclarée contraire au règlement, 3365.
Motions Macdonald, subventions au Nord-Canadien, 12138.
Motion Mondou déclarée hors d'ordre, 3364.
Motion Oliver *re* Arthur Donaldson, irrégulière faute d'avis de deux jours, 8031.
Motions Oliver, prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12141.
Motions Oliver, sur subventions au Nord-Canadien, 12135.
Obstruction tenue non parlementaire.
Papiers officiels cités au cours d'un débat doivent être déposés sur le bureau de la Chambre, sous bonne garde, 8173.
Pension à la vieillesse, 10984.
Pratique irrégulière au sujet de questions soulevées, 6939.
Procédure, 10988.
Proposition ayant pour but une subvention d'argent ne peut être faite par un simple député, 12133.
Questions doivent être inscrites au Feuilleton, 7249.
Questions devant être inscrites au Feuilleton, 7246.
Question préalable, pas d'amendement à la, 7938.
Règlement de clôture, 9866.

DÉCISIONS DE L'ORATEUR—*Suite.*

Question devant la Chambre, sur motion d'ajournement on ne peut discuter que la, 8075.
Question sur le tapis, un député ne doit pas s'écarter de l'examen de la, 7406.

DISCOURS DU TRÔNE.

Discours du trône, dépôt, 1; discussion, 6, 86, 160, 209, 291, 379, 486.
Prorogation, 12537, 12538.

DISCUSSION DES ARTICLES.

Alberta, Cie d'irrigation et de chemin de fer, 3109, 3113.
Alberta Inter-Urban Railway Company, 8828-29.
Amélioration des grandes routes, 8770 à 8790, 8823, 8833 à 8850.
Archives publiques, 12288-9.
Association des comptables du Canada, 3902 à 3905, 3958 à 4109 et suiv.
Association protectrice des médecins canadiens, 3508 à 3511; 3966 à 4006, (voir aussi Canadian Medical Protective Association).
Athabasca à Grande-Prairie, chemin de fer, 9226.
Athabaska Northern Railway Co., 3698, 3898.
Avancement de l'instruction agricole, 8291, 8294, 8747, 8766.
Barnett, Otto, brevets d', 11721.
Bishopric, George-Frederick, brevet de, 2644, 2769.
Brésilienne, Cie de traction et d'éclairage, 3108, 3118.
Burrard à Westminster et à la frontière, Compagnie de chemin de fer et de navigation de, 11059.
Burrard-Inlet, pont à, 12030.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 3513.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 8368, 8380-84-94.
Canada Hail Association, 3897-98.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 2677.
Canada Permanent Trust Co., 2678 à 2685.
Canada Western Trust and Mortgage Co., 2668.
Canadian Explosives, Limited, 2645 à 2972.
Canadian Medical Protective Association, 3508 à 3511, 3966 à 4006, (voir aussi association Protectrice des Médecins canadiens.)
Canadian Northern, lignes d'embranchement, 3514-16, 4500 à 4516, (voir Canadien-Nord.)
Canadian Northern, subventions au, 12191 à 12199.
Canadian Provident Fire Insurance Co., 9359.
Canadian Western, Cie du chemin de fer, 4550-53.
Canadien-du-Nord de Québec, chemin de fer, 3518-19.
Canadien-Nord, chemin de fer, 4500 à 4546, (voir Canadian Northern, ci-haut.)
Canal de la baie Georgienne, 2662-64, 3174-76.
Classement du personnel des Communes, 12302 à 12320.
Code criminel, modification du, 11939-59.
Colis postaux, 12151, 12186.
Commercial Acetylene Company, 11330-32.
Convention Commerciale avec les Antilles, 2096 à 2194 et suiv.
Cour d'Echiquier, 3458-59.
Cour Suprême, 8810 à 8822.
Cours supérieures de la province d'Ontario, 6829 à 6842.
Delvigne, Maurice, brevet de, 11333-35.
Dominion Trust, 3520-21.
Ebro, Cie d'Irrigation et d'énergie d', 3117-19.

DISCUSSION DES ARTICLES—*Suite.*

Encouragement à l'Agriculture, 8348.
Forces navales de l'empire, 4421, 4422, 4424, 4425, 4430, 4440, 4450, 4457, 4458, 4471, 4473, 4475, 4481, 4490, 4491, 4497, 4578, 4579, 4591, 4593, 4600, 4601, 4609, 4616, 4617, 4618, 4619, 4620, 4621, 4625, 4626, 4628, 4630, 4631, 4632, 4634, 4635, 4636, 4637, 4642, 4646, 4652, 4656, 4657, 4661, 4666, 4679, 4682, 4707, 4713, 4715, 4719, 4928, 4739, 4754, 4860, 4769, 4774, 4475, 4777, 4781, 4785, 4841, 4850, 4853, 4888, 4894, 4912, 4923, 4930, 4935, 4951, 4964, 4967, 4970, 4984, 4985, 4999, 5007, 5010, 5040, 5045, 5054, 5059, 5062, 5075, 5089, 5096, 5109, 5113, 5148, 5153, 5155, 5157, 5169, 5178, 5186, 5195, 5205, 5210, 5212, 5222, 5225, 5237, 5247, 5257, 5269, 5275, 5282, 5290, 5302, 5326, 5329, 5333, 5334, 5338, 5339, 5369, 5371, 5380, 5389, 5398, 5406, 5407, 5418, 5426, 5437, 5442, 5445, 5449, 5457, 5460, 5468, 5475, 5492, 5502, 5511, 5528, 5535, 5546, 5553, 5558, 5566, 5572, 5577, 5579, 5610, 5617, 5638, 5640, 5649, 5661, 5691, 5697, 5720, 5726, 5727, 5732, 5737, 5740, 5744, 5760, 5769, 5775, 5791, 5802, 5810, 5813, 5820, 5826, 5828, 5846, 5860, 5877, 5882, 5887, 5903, 5910, 5916, 5921, 5925, 5935, 5953, 5963, 5977, 5981, 6006, 6007, 6019, 6026, 6095, 6122, 6239; 7438, 7452, 7459, 7477, 7485, 7509, 7536, 7562, 7576, 9399, 9401, 9409, 9413, 9421, 9431, 9433, 9437, 9450, 9461, 9466, 9471, 9501, 9510, 9545, 9557, 9578, 9581, 9584, 9586, 9588, 9592, 9594, 9606, 9618, 9622, 9624, 9626, 9628, 9649, 9658, 9660, 9667, 9672, 9680, 9681, 9684, 9692, 9709, 9717, 9718, 9727, 9731, 9736, 9741, 9745, 9748, 9753, 9760, 9764, 9767, 9772, 9774, 9785, 9789, 9794, 9801, 9806, 9810, 9813, 9827, 9830, 9835, 9837, 9845, 9847, 9977, 10236, 10247, 10251, 10253, 10261, 10267, 10268, 10273, 10276, 10279, 10282, 10289, 10295, 10296, 10309, 10311, 10327, 10341.
Galerie Nationale du Canada, 9252-66.
Glengarry, et Stormont, chemin de fer de, 11058.
Grand-Tronc-Pacifique, 3456, 9225.
—— prêt au, 12204-09.
Guarantee Company of North-America, 3512.
Hudson Bay, Peace River and Pacific Railway Company, 8826.
Huron and Erie Loan and Savings Co., 2667.
Huron et Ontario, chemin de fer, 2608.
Hull, Cie électrique de, 3122.
Imperial Traction Company, 9225-26.
Imperial Underwriters' Association, 4555 à 4561.
Intercolonial Trust and Investment Company, 4109-10.
Loi des Banques, 10374 à 10430, 10574 à 10669, 10957 à 10977.
Loi des chemins de fer, 9936, 9967, 9973, 9974.
Loi des falsifications, 11986-7.
Loi des grains, 8925-32.
Loi des inspections et de la vente, 12277, 12287.
Loi des Postes, 12253, 12257, 12265, 12269.
Loi des juges, 12275.
Manitoba et Northwestern, chemin de fer, 2203.
Manitoba-Ontario, chemin de fer, 3955.
Manitoba, chemin de fer, radial du, 8829.
Marine marchande du Canada, 932.
Marquage des fruits 10370.
Meek, Frank-William, 11900, 12078-80.
Middlesex Trust Company, 9357.
Moncton au détroit de Northumberland, chemin de fer de, 8827-28.
Montréal, commission du port de, 931.
Newman, F.-J. *et al.*, brevets de, 3900-3901, 4455-4456.
New-Westminster, commission du port de, 2609 à 2616, 2643, 2644, 3104.

DISCUSSION DES ARTICLES—*Suite.*

Niagara, St. Catharines, Toronto, chemin de fer, 3520.
Nipissing, chemin de fer Central de, 8827.
North Empire, Cie d'assurance contre le feu, 4553-55.
North-Fraser, commissaires du port de, 2652, 2653, 2660. 3106
Northwest Guarantee and Accident Insurance, 2667.
Nouvelle-Orléans et Grande-Ile, Cie de traction, d'éclairage et de force de, 3119, 3121.
Ordre indépendant des Forestiers, 7392, 7554 à 7560.
Pacific and Eastern Mortgage Co., 9358.
Pacific and Peace River Railway Company, 8825.
Poinçonnage des objets en or et en argent, 8920-23.
Pointe-aux-Trembles Terminal Railway Co., 11721.
Police fédérale, 8806-08.
Port-Nelson, compagnie de, 7398.
Power, Lenore, divorce à, 12081-86.
Protection des douanes et des pêcheries, 3450-52.
Prudential Life Insurance Company, Canada, 7399.
Québec, caisse d'épargne de, 10825.
Québec, commissaires du port de, 8805.
Radiotélégraphie, 8933-36.
Real Estate Loan Company of Canada, 9356.
Regal Trust Co., 3e lecture et adoption, 3521-22.
Rentes viagères, 10126 et suiv.
Réserves forestières et parcs fédéraux, 11988-92.
Richard, A.-D., brevet de, 3899, 3956, 3957.
Richelieu-Ontario, Cie de navigation, 2643, 2771 à 2778, 3034, 3046, 3048, 3051, 3053, 3061, 3065, 3067, 3073, 3078, 3079, 3085, 3088, 3089, 3098.
Service télégraphique impérial, 11993, 12003.
Shuswap-Okanagan, Cie du ch. de fer, 3517.
Southampton et Canadien-Pacifique, 9227-28.
Tarif des douaniers, 11789.
Témiscamingue et Nord d'Ontario, subvention au, 12219-48.
Transcontinental National, 3457.
Van Buren, Cie de ponts, 11718-20.
Western Canada Mortgage Corporation, 2674-2676.
Winnipeg, approvisionnement d'eau de, 11060-61.
Zone du chemin de fer, 12270.

DISCUSSION DES SUBSIDES.

[Voir *Subsides*].

DOCUMENTS

Achat de bois pour quai à St-Germain de Kamouraska, 7436.
Achats de boîtes pour poste rurale, 7431.
Achat de propriétés par le ministère des Chemins de fer et Canaux, 2058.
Actionnaires des banques autorisées, 84.
Alameda, directeur de la poste à, 669.
Aldershot, N.-E., fourniture de la glace, au camp d', 8366.
Aldershot, camp d', larcins commis, 8366.
Alberta et la Saskatchewan, vente de terres des écoles dans, 3136.
Alsack, Sask., destitution du maître de poste d', 2470.
Amerault, James, destitution de, New-Edimburgh, N.-E., 4577, 4580.
P. E. Amyot, ingénieur, et Chas. E. Taché, 683.

DOCUMENTS—*Suite.*

Annapolis, N.-E., destitutions dans le comté d', 4573
Antigonish, magasin de la 18ième batterie d'artillerie à, 900.
Antigonish et Livingstone-Cove, courrier entre, 900, 10436.
Antigonish, transport du foin sur l'Intercolonial dans, 4019.
Antilles, importations de mélasses, etc., des, 899.
Appareil de vente automatique de timbres-poste, 11910.
Arbuckle, James, à Pictou, N.-E., 2477.
Archibald, A.-D., 1033.
Armstrong, Arthur, 1579.
Armstrong, James, 894.
Arsenault, John, 891, 896.
Asker, à Campbellton, 2479.
Association forestière du Canada, 9870.
Astephen, Abraham, 898.
Atkinson, enquête sur accident au cheval d'Arsène Lauzon, à Amqui, Rimouski, 2471.
Atwood, S., à Atwood's Brook, N.-E., 2476.
Aucoin, Charles, de Chéticamp, N.-E., 2473.
Avocats, question du mariage, 966.
Bac à vapeur entre le Nouveau-Brunswick la Nouvelle-Ecosse, etc., 1883.
Backshore et Pictou, contrat pour transport des malles entre, 2474.
Baie des Chaleurs, subventionnement d'une ligne de steamers sur la, 682.
Bain, James, destitué, 6943.
Bain, R., à New-Campbellton, 2729.
Baldwin, O., lettre d'Eugène, 8257.
Bannon, James W., douanier, Ste-Agnès de Dundee, 686.
Banque Internationale du Canada, (Licence), 1584.
Bardier, Paul, nomination de, 8365.
Bares, Archibald, 4196.
Barils de clous achetés pour l'Intercolonial en 1912, 6464.
Barry, M., 1584.
Barss, Archibald, 1029.
Bassins de radoub, (dépôt), 1392.
Bateau de pêche "Davies", 7437.
Bathurst, dragage à, par le "Restigouche", 686.
Bâtisses occupées par le gouvernement comme bureaux publics qui sont en location, 4019.
Bazinet, fermeture du bureau de poste de Moulin, Joliette, 6943.
Bear River, travaux à, 10436.
Beeman, J.-C., 892.
Bégin, M. J., régisseur de ferme expérimentale à Sainte-Anne de la Pocatière, 2328.
Bélanger, capitaine de l'"Eureka", 10712.
Bélanger, P., 1584.
Bellemare, Wilfrid, destitution de, 4755.
Belzil, Mme, maîtresse de poste à Saint-Octave, Rimouski, destituée, 2327.
Bent, Lemuel, 997.
Bettez, Alfred, destitution de, 8903.
Birks, H., 1583.
Bessett, Dr C.-P., 892.
Blais, M. C., démission de, 7606.
Blanchard, C.-P., destitué, 2470.
Blue, C.-S., et F.-M.-S. Galbraith, 5.
Bohan, John W., 1579.
Bohan, Mary A., 1579.
Bonaventure, annulation de contrats de la malle dans, 684.
Bonaventure, bureaux de poste dans comté de, 2327, 7607.
Bonaventure, changements dans les emplois de maîtres de poste dans le comté de, 5325.

DOCUMENTS—*Suite.*

Bonaventure, commissaires enquêteurs dans le comté de, 7607.
Bonaventure, contre-maître général et autres employés dans, 682.
Bonaventure, destitution dans, 7850, 11136.
Bonaventure, dragage à la rivière, 4515.
Bonaventure, énumérateurs du recensement dans, 684.
Bonaventure, fonctionnaires du ministère de la Marine, dans, 683.
Bonaventure, maîtres de poste de, révoqués, 684.
Bonaventure, nouveaux bureaux de poste du comté de, depuis octobre 1911, 682.
Bonaventure, personnel de Marine et Pêcheries, dans le comté de, 2327.
Bonaventure, transport du courrier dans, 683.
Bonaventure, travaux publics dans, depuis octobre 1911, 682.
Boston, bureau d'immigration à, 901.
Boudreau, Barthélemy, 11057.
Boudreau, William, 10124.
Boudrot, Bertie, 1031.
Boudrot, Dominique, 892.
Boudrot, Elias M., 1031.
Bougie, annulation du contrat de M. E., 8366.
Bourdages, P.-B., 8365.
Bourinot, John-C., de Port-Hawkesbury, N.-E., 11136, 11137, 6465.
Bourinot, M., révocation de, 8988.
Bourque, Alexis, destitution de, 8365.
Bourque, Marin, 1032.
Boutilier, Mathew, 899.
Boviard, D., 1583.
Bow, William, à Winchester, Ont., 2730.
Bowles, J., à Alder-River, N.-E., 2477, 4195.
Bowman, Charles-Arthur, 686.
Boyd, Angus, 893.
Brady, M. F., 681.
Brevet portant le numéro 142, 823, 7607.
Bridgetown, Port-Lorne et Hampton, Parker's-Cove, N.-E., service du transport de la malle entre, 8904.
Briggs, Geo. F., 1579.
Broderick, M., 1582.
Brome, nominations dans comté de, 8988.
Brompton et Windsor-Mills, courrier entre, 9871.
Brown, George L., préposé au phare fédéral, à Prescott, Ont., destitué, 2326.
Brown, James W., réclamation de, et aliénation de certains terrains, 4576, 4577.
Brûlé, comté de Colchester, quai de, 682.
Brunelle, William, 8904.
Brymner, Thomas, 892.
Bujold, Louis, 8365.
Bugeaud, Fabien, et Caldwell, A.-B., 683.
Burchill, George, 896.
Burke, Martin, 11057.
Burrill, Henry, 963.
Câble entre le Canada et la Grande-Bretagne, 964.
Cadenas, correspondances entre département des Postes et Alleyn Taschereau, *re* achat de nouveaux, 7159.
Cadenas des sacs à dépêches, 7849.
Cadenas et clefs vendus par l'Ontario Equipment Co., 7436.
Cadenas pour sacs à dépêches, 7436.
Caissey, John, nomination de, 8366.
Cameron, Angus, à Fairlight, Sask., 2475.
Cameron, Maggie Mme, destituée, 7159.
Cameron, Thomas, 902, 2479.
Campbell, C.-F., à London, Ont., 2728
Canada et l'Australie, 898.

DOCUMENTS—*Suite.*

Canada et les Antilles, service de steamers entre le, 899, 3558.
"Canada," steamer, 683.
Canadian Guardian Life Insurance Co., 5225.
Canadian Pacific, 617, 618, 619, 620.
Canal St. Peters, 725, 2327.
Cann, Henry, 897.
Capitaines de dragues de la Marine, 7437.
Capitaines de remorqueurs, 7437.
Caribou, Ile, comté de Pictou, 682.
Carignan, L.-Philippe, 900, 903.
Carr, Abner-M., 894, 4195.
Centenaire de la Paix, 12293.
Centreville, N.-E., quai public à, 6944.
Central Railway Company of Canada, tracé Hawkesbury, South-Indian, 2730.
Chagnon, François, à Saint-Jean, Qué., 2475.
Chambre des communes et du Sénat, sténographes et secrétaires de la, 4020.
Champlain, employés destitués dans comté de 8903.
Charbon, dit Welch Coal, 964.
Chemin de fer Atlantique, de Caplan à Paspébiac, 2327.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, 2728.
Chemins de fer de l'Etat depuis le 1er octobre 1911, 681.
Chemins de fer Québec et Oriental et Atlantique, Québec et Occidental, 7607.
Chéticamp, percepteur des douanes à, 8988.
Chiasson, Edouard D., 3558.
Chien de mer, réduction de, 10436.
Chisholm, A.-A., à Margaree-Fork, N.-E., 2474.
Chisholm, A.-G., 893.
Chisholm, Daniel, de Tracadie, N.-E., destitué, 2471.
Chisholm, John-B., 6465.
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 2327.
City of Sydney, et le *Douglas H. Thomas*, collision entre, 2327.
Cloutier, J.-V., destitution de, 9494.
Cochrane, G.-H., de Moncton, 724.
Coderre, hon. L., acc. contre (dépôt), 6250 et suiv.
Coe, A.-B., 4195.
Coffey, Dan.-A., 1032.
Comté de Colchester, N.-E., destitutions dans le, 4573.
Colligan, Thos., 1583.
Colombie-Anglaise, réclamations des sauvages de la, 1882.
Colombie-Anglaise, subventions à la, 895.
Colombie-Anglaise, subventions additionnelles, 1882.
Commissions, 898.
Commissaires des chemins de fer, 724.
Commissions créées depuis le 12 octobre 1911, 9871.
Commission des chemins de fer, appel des décisions de la, 901.
Commission de conservation, 6923.
Compagnies de messageries, 12161, 12166.
Concession des terres fédérales de 1905 à 1911, 4020.
Contrôleurs des billets sur l'Intercolonial et sur chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 2470.
Conroy, Richard, 895, 4195.
Contrat de l'Ontario Equipment Company d'Ottawa pour cadenas, 7606.
Contrats pour transport des dépêches cancellées dans la Nouvelle-Ecosse, 3559.
Contrats pour le transport des dépêches dans le Nouveau-Brunswick, 3559.
Contrats transport du courrier, 895, 964.

DOCUMENTS—*Suite.*

Convention pour le service postal transatlantique dépôt), 7425.
Conway, Patrick, 479, 4196.
Correspondance entre le gouvernement et le conseil impérial du Japon à Ottawa, 7168.
Correspondance entre ministre des Postes et Aimé Dion, *re* cadenas, 7437.
Corrigan, à Sand-Point, N.-E., 3135.
Corry & Laverdure, 965.
Cournoyer, Pierre, maître de poste à Saint-Pierre de Sorel, Qué., 4019.
Cox, A.-B., 895.
Cox, Fred-E., 1030, 4196.
Crespo, Jeffrey, 893.
Crowe, col., commandant du collège militaire royal, 11136.
Crozier, Demetrius, éclusier à Merrickville, Ont., destitué, 2326.
Cumberland, destitutions dans, 4754, 6465.
Cumming, Neil, 1578.
Cummings, John, 1030.
Cussuck, Patrick, éclusier à Merrickville, Ont., destitué, 2326.
Daigle, Napoléon, destitution de, 11137.
Davis, John-W., 4195.
Day, Joseph, 1578.
Dea, Edmond, 684.
Decoste, Patrick, 685.
DeGrâce, Louis, 3558.
Delaney, S., 1584.
Demi-est, sec. 27, township 6, rang 2, à l'ouest 3ième méridien, 681.
Dépenses d'inspecteurs de homesteads, 2481.
Dépopulation des campagnes et coût de la vie dans les provinces de l'Est du Canada, 3136.
Dépôts d'armes (déposé), 6499.
Démission du général McKenzie, 11136.
Descousse et à Arichat-Ouest, renvois à, 836.
Désève, L.-A., et nomination de L.-A. Audet, 12147.
Desjardins, C.-A.-R., résignation de, 7437.
Deux-Montagnes, courriers dans, 1582.
———gardiens de phares dans, 1582.
———maîtres de postes dans, 1582.
Devereux, Charlotte, de Richmond, N.-E., 6907-6911, 8902.
Digby, N.-E., achat de terrain à, pour quai public, 6943.
———destitutions dans le comté de, 4572.
Dion, A., *re* cadenas, 1583.
D'Israéli, Qué., bureau de poste à, 11136.
Doane, H., à Shag Harbour, N.-E., 2476.
Dockerill, Joseph, concession de terrain dans réserve de Port-Moody, 4575.
Donaldson, Arthur, homestead dans la Saskatchewan, 3274.
Dorchester, fourniture de l'eau à la station de, 1883.
Douanes, liste des 470 nouveaux employés des, 8988.
Dorchester, préfet du pénitencier de, 1882.
Dorion, Eugénie, 966.
Doucet, A.-T., 1029.
Doucett, Edward, destitution de, 4577.
Doucet, Frédérick-J., de Caraquet, 686.
Dow, Newton, S., 1579.
Dow, Robert, officier d'immigration, Ottawa, 685.
Drigg, Harry-A., 901.
Droit de douane sur le bois de sciage, 835.
———sur le ciment, 834, 1883, 6943.
Droits sur ficelle employée pour fins de pêche, 6943.
Duan, W.-A., à Green-Island, N.-E., 2474, 11057.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 3670.

DOCUMENTS—*Suite.*

Duchemin, H.-F., 2478.
Duchemin, enquête du commissaire, dans Guysboro, N.-E., 4195.
Duchemin, états de comptes pour enquêtes tenues par, dans Antigonish, 3559.
Dugas, Richard, 897.
Dumont, Arthur, destitution de, 8903.
Dumpuy Clauses, suspension de l'application des articles dits, 6943.
Dunlop, Daniel, 1580, 2779.
Dunlop, Mary, 897.
"Earl Grey", employés du str., 1884.
Eastern Canada Power Company, 2479.
Easton, H.-B., 1584.
Edmonton, destitutions à, 687.
Effectif des principales marines, 3023.
Ehler, Wm-E., destitution de, 8366.
Emploi des femmes, Saskatchewan, 2730.
English, Samuel, 1582.
Enquête sur la division des lois de la Chambre des Communes, 7606.
Enquêtes dans le service civil depuis octobre 1911, 685.
Estmere et Baddock, voie ferrée entre, 725.
Falconer, James, destitué, 652, 6943.
Fallu, Lazare, nomination de, 8366.
Faneuf, J.-E., 964.
Faucher, Dr, correspondance entre ministre des Postes et, *re* cadenas brevetés, 7436.
Feehan, James, destitué, 2326.
Ferguson, S.-M., 4195.
Fernie, C.-A., salle militaire à, 6465.
Finlay-Point, quai à, 9870.
Fixott, H.-J., 892.
Fleming, John-Y., 1579.
Fonctionnaires de l'immigration, 9870.
Forbes, A.-R., 896.
Forces navales de l'Angleterre, de l'Allemagne et de l'univers, tableaux des, 3014-3022.
Fougère, Frank, 4196.
Fougère, Peter, 1032, 7111.
Fougère, William, 894.
Fraser, Alexander, 8902.
Fraser, David, à Margaree (nord-est), N.-E., 2473.
Fraser, John, 1578.
Fraternité Canadienne des Employés de chemins de fer, *re* enquêtes et destitutions, 2728.
Fredericks, J., à East-Jordan, N.-E., 2476.
Friolet, Henri, 1580.
Fusils Ross, achats de, 6944.
Gagnon, Jos., 10712.
Gallinan, Mlle A., Whitney-Per, N.-E., 2472.
Gardiens de phares dans la Nouvelle-Ecosse, 900.
Gardiens de phares à Répentigny, Qué., 11136.
Gaspé, fonctionnaires destitués dans le comté de, 8988.
Gass, Charles-L., maître de poste à Bayfield, 3558.
Gaudet, destitution de Mme M.-C., à Pubnico-Ouest, N.-E., 7136.
Gannon, A.-T., 897.
Gents, W., 1583.
Giffin, Charles-G., d'Isaacs-Harbour, N.-E., 2474.
Gillis, Allen, à Gillisdale, N.-E., 2473.
Gillies, Duncan, 1577.
Girrior, W.-A., révocation de, 4196, 8983.
Gladstone, W.-L., 1581.
Gloucester, destitutions dans, 686.
———Travaux publics dans, 686.
Gorman, Jeffrey, 899.
Gosselin, A.-J., 892.
Gotro, N.-B., quai de, 3670.
Goulman's Point, N.-E., construction d'un brise-lames à, 4576.

DOCUMENTS—*Suite.*

Grand-Etang, havre de, 1032.
Grantmyre, James, 897.
Granton, W., 1584.
Grand-Tronc-Pacifique, condition des travailleurs sur le, 3274.
Gratification accordée aux volontaires lors de l'invasion fénianne, 2730.
Grosse-Isle, médecin auxiliaire à la, 685.
Grosse-Isle, nomination d'un médecin de santé additionnel à la, 2476.
Gunn, George, destitué, 2470.
Guysborough, N.-E., construction de travaux publics dans le comté de, 2474.
Guysborough et Charles-Cove, N.-E., courrier entre, 2477.
Guysborough, N.-E., destitutions de gardiens et de surintendants de pêcheries dans le comté de, 4575.
Habel, Philéas, destitution de, 11137.
Hachey, Donald-J., de Bathurst, 687.
Hackett, Wm., 897.
Hadley, Everett, 4195.
Halifax, nouvelle gare maritime à, rapport, 6995.
Hall, Thomas-H., à Sheet-Harbour, N.-E., 2476.
Hanlon, Henry, 4195.
Hants, N.-E., destitutions dans le comté de, 4576.
Harkaway, Ont., bureau de poste fermé, 2327.
Hart, Parker-S., 4195, 4575.
Hatfield, Charles-W., 963.
Hawkesbury et Grenville, pont entre, 682.
Hayes, J., 1581.
Hazelton, emplacement de la gare de G.-T.-P., à, 899.
Heatherlon et Guysborough en 1912, courrier entre, 681.
Hemphill, Oliver, 1579.
Hendebee, D.-S., 4195.
Hendebee, Robert, 4195.
Henderson, Adam, 1579.
Henlow, W.-H., de Liscomb, 1029, 4195.
Hickey, Richard, 897.
Hines, George, 1579.
Hodgson, Simon, 1029, 4196.
Homard, octroi, de licences pour mise en conserve du, 2728.
Homarderie de Spry-Bay, 900.
Hughes, B., 1583.
Humphreys, Ed.-C., destitué, 2470.
Hus, Mlle Paul, démission de, 8365.
Huttie, W.-E., 4196.
Iceton, William, 1580.
Ile du Prince-Edouard, bateau transbordeur de l', 1029.
———chemin de fer de l', 9494.
Ile-Verte, Témiscouata, feux d'alignemeent sur le quai de l', 3136.
Immigrants durant exercice clos le 31 mars 1913, 9493.
Importations et exportations, 3669.
Incident du drapeau à Matapédiac, Qué., 8597.
Indemnités produites par propriétaires de chevaux attachés à la 10e batterie de campagne à Petewawa, 6943.
Inverness, lignes télégraphiques dans, 1032.
———salle d'exercices à, 9870.
Inspecteur Miller, de Moosejaw, 2470.
Intercolonial, acquisition des lignes tributaires de l', 1883.
———caisse de prévoyance des employés de l', 3559.
———dans Sydney, N.-E., 4019.
———dommages *re* Thomas Hoare, tué à traverse de, à Stellarton, 6944.

DOCUMENTS—*Suite.*

Intercolonial, embranchements dans le comté de Guysobrough, N.-E., 2474.
———employés destitués dans le comté de Rimouski, 7436.
———et Atlantic, Québec et Western, et Québec-Oriental, 3557.
———et Vale-Nord, 954.
———fourniture de la glace à l', à Mulgrave, N.-E., 2479.
———grève d'employés de l', 900.
———percepteurs de billets sur, 2058.
———pièce de fonte, etc., pour l', 899.
———projet de diminution des heures de travail pour les employés de l', 2729.
———quai de l', 3275.
———transport de foin sur l', 4573.
———transport des employés, 654.
Irish, Fred.-R., 8902.
Jackson, J.-S., surintendant des chantiers à Saint-Joseph de Sorel, 6944.
Jarvis, W., 1583.
Jones, F.-D., *re* ciment, 98, 99, 100.
Johnson, Bert., chef éclusier à Nicholson, Ont., destitué, 2326.
Johnson, S.-A., 899.
Johnston, Donald, destitution de, 11909.
Johnston, Martin, 891.
Joubert, Hélène, à Sayabec, Qué., 2475.
Journaux du Canada contenant annonces du gouvernement de 1906 à 1907, 9112.
Journaux subventionnés, 8902.
Journaux, etc., transport par la poste dans le Nouveau-Brunswick, 6944.
Juges de cours de comté, augmentation d'appointements et allocation de retraite, 3135.
Kamouraska, révocations à, 965.
Kanock, B.-C., destitution de, 8037.
Kavanagh, C., 1583.
Keewatin, régime scolaire de, 964.
Kelly, Edward, 4195.
Kelly, F.-W., Dr, 3558.
Kentville, N.-E., salle d'armes à, 3135.
King, N.-E., destitutions dans le comté de, 4754.
Kinney, Allan, 693.
Kitsilano, réserve indienne de, 9112.
Kouchibougnac, N.-B., service de poste, 9494.
Kraut, Point, quai à, 966.
La Banque Internationale, 901.
Labillois, Alexis, destitution de, 8366.
Lacasse, A., 966.
Lacroix, Edmond, destitution de, 8365.
Lafferty, Edward 1579.
Lafford, C.-J., 1028.
"La Gazette du Travail", correspondants de, 6465.
Lalonde, L., 1583.
Lane, J., 1581.
Landry, Edouard, à Petit-de-Grat, N.-E., 2474.
Landry, Félix, nomination de, 8964.
Landry, Jos.-Ed., destitution de, 8597.
Landry, William, 894.
Landry, Wm-P., 894.
Langley, W.-B., 1030.
Langley, Sanford, 2478, 4196.
Lanigan, Ernest, 957, 961.
Lapointe, S., destitution de, 8365.
La propriété "Police-Point-Reserve", 901.
Larocque, Rodrigue, nomination de, 8365.
L'Assomption, liste des fonctionnaires publics de la circonscription de, remerciés de leurs services, etc., 2471.
L'Assomption, Qué., quai à, 11136.
Laurentides, Qué., édifice public dans la ville des, 11136.
Lauzon, Qué., cale sèche de, 11392.
Lawlor, Wilson, 896.

DOCUMENTS—*Suite.*

Lawrence, W.-S., 1033.
Ligne ferrée entre Country-Harbour et Cap-George, 10124.
Lignes postales rurales dans le comté de Pictou, 725.
Liste des employés des chemins de fer de l'Etat, renvoyés pour ingérence abusive, dépôt, 8375-6.
Livingstone, M.-G., 895.
Long-Beach, N.-E., achat de propriété à, pour propagation du homard, 4597.
Long Sault Development Company, 2479.
Lord, Joseph, à Sainte-Blaise, Qué., 2475.
Lotbinière, employés publics dans, 834.
Leblanc, Abraham, 1031.
LeBlanc, destitution, 4577.
———Napoléon, transport des dépêches entre Carleton-Centre et gare de Carleton, 7850.
Lebœuf, Aurèle, bail, 901.
Leduc, Antonio, 901.
Leduc, J.-H., 3558.
Lena, Jean-Baptiste, 901.
Le ¼ N.-O. de 8-49, 26-4 et le ¼ S.-O. de 7-49, 26-4, 4020.
Leroux, Pacifique, réclamation de, 11910.
Lettres patentes concernant lot 217 de réserve de Cie de la baie d'Hudson, Saint-Jean, (Winnipeg), 7436.
Lettre *re* l'industrie du ciment, 31, 33, 34.
Levalte, H.-C.-N., 1030.
Levêque, Elzéar, 10436.
Lewis, Mlle Gertie, à Main-à-Dieu, N.-E., 2472.
Lewis, W.-W., à Louisbourg, N.-E., 2472.
Lunay, R., 1583.
Linwood et Grosvenor, N.-E., transport des malles entre, 2477.
Linwood, transport du courrier de la gare au bureau de poste de, 2475.
Lyons, 2728.
Mabou, N.-E., améliorations du havre de, 7606.
Macdonald, Colin, 902.
Macdonald, Duncan, destitution de, 830.
Macdonald, A.-B., de Broad-Cove-Chapel, N.-E., 2473.
Macdonald, D.-C., à East-Lake-Anshe, N.-E., 2473.
Macdonald, John, inspecteur du bureau de l'Intérieur, 4754.
Macdonald, John-A., 1030.
Macdonald, John-R., 893, 1032.
Macdonald, Man., élection de, 38-57.
Macdonald, R.-H., affidavit, élection de Macdonald, 286.
Mackenzie, destitutions dans, 687.
Mackay, John, gardien de pont à Beckett, Ont., destitué, 326.
Mackay, John, gardien de pont à Burritt's Rapids, Ont., destitué, 2326.
Mackenzie, H., élection de Macdonald, affidavit, 74.
Maher, John, officier de douane à Montréal, 685.
Maîtres de poste, changements, 3135.
Maloney, James, 1580.
Mangher, John-P., 894.
Marcotte, Mme Z., destitution de, 8366.
Marigonish et Arisaig, N.-E., service rural entre, 2477.
Marine, employés destitués à Pictou, 1884.
Marion, Alex., maître de poste de Rockland, 685.
Marsh, William, 897.
Martel, Frédérick-A., 1031.
Martin, Cyprien, 3560.
Masinasia, Alta., déplacement de bureau de poste de, 6618.

DOCUMENTS—*Suite.*

Maskinongé, employés destitués dans le comté de, 8903.
Mastin, Mlle, d'Angleterre, porcelaine et curiosités, 4020.
Matheson, Alex., à Boulardrie-Centre, N.-E., 2728.
Matthew, W.-G., 4915.
Mathews, W.-G., 895.
Mayotte, Hubert, 893.
Meagher, John-P., 4196.
Meagher, Matthias, 1579.
Melancon, John, 686, 894.
Melville, Andrew, 1581.
Memorandum Coulter, *re* cadenas, 7123.
——Smith, *re* cadenas, 7124.
——Verret, *re* cadenas, 7126.
Mémoire présenté par délégation du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, 3136.
Mémoire *re* mise en service par la commission du Trancontinental de la division de l'Est entre Edmonton et Moncton, 7146.
Merrifield, John, chef éclusier à Burritt's Rapids, Ont., destitué, 2326.
Meunier, Charles, 964, 2475.
Mexico, bureau du commissaire à, 898.
McAdam, Aler.-R., d'Antigonish, N.-E., destitué, 2471.
McAdam, Hugh-R., destitué, 4020.
McArthur, Duncan, 685.
McAskell, K.-P., 892, 8386.
McAulay, Donald, 1580.
McCaskill, Norman, 1032.
McCartin, James, Ottawa, 685.
McCutcheon, Stanley, 4915.
McCutcheon, M., 4915.
McDermitt, 1583.
McDonald, 896.
McDonald, à Sydney, N.-E., 2472.
McDonald, A.-G., 1033.
McDonald, Archibald, 8903.
McDonald, Dougald, 893.
McDonald, Harry, 891.
McDonald, John-H., 893, 3557.
McDonald, M., 8987.
McDonald, Rodrick, 1579.
McDonald, Ronald-D., 1033.
McDonnell, John, destitué, 7606.
McDougall, H.-F., 9870.
McDougall, J., 896.
McEachern, Dan., à McEachem's Mills, N.-E., 896, 2413.
McGaffigan, Denis, 1579.
McGillivray, Angus, Glace-Bay, N.-E.
McIsaac, à Port-Hood, N.-E., 2475.
McInnis, Alex., 894, 2478, 4196, 8385.
McInnis, J., 1581.
McKay, A.-G., destitué, 6945.
McKay, D.-R., à East-Lake-Anslie, N.-B., 2473.
McKay, Mme O.-J., à Cap-Dauphin, 2729.
McKelivey, James, de Sarnia, Ont., *re* octroi aux volontaires de l'invasion fénianne, 2480.
McKennan, John-P., 8902.
McKenzie, Archibald, 1578.
McKenzie, J.-A., 1580.
McKenzie, Murdock, 897.
McKillopp, D.-J., 892.
McKinnon, M.-J., destitué, 4196, 6943, 7606.
McLatchie, Thomas, 1581.
McLaughlan, D., 1033.
McLaughlin, Elgin, 1581.
McLean, Charles, à Strathorne, N.-E., 2473.
McLean, D.-H., à Port-Hood, N.-E., 2475.
McLean, John, 893-898, 1030.
McLean, Thomas-Chatmer, 1580.
McLees, James, maître de poste à Bishop Mills, Ont., destitué, 2326.

DOCUMENTS—*Suite.*

McLennan, J.-R., à Inverness-Town, N.-E., 2480.
McLeod, Havelock, à Big-Intervale, N.-E., 2473.
McLeod, David-A., 891.
McLeod, Duncan, de Sherbrooke, Qué., destitué, 2471.
McLeod, Rod, destitué, 6942.
Millan, J.-H., à Isaac's-Harbour, N.-E., 2475.
McMullan, Jos., à Brideport, N.-E., 2472, 4196.
McNeil, Ernest, nomination de, 8902.
McNeil, J.-J., à Grant's Lake, N.-E., 2476.
McNeil, J.-C., à Grand-Narrows, 2475.
McNeil, J.-A., 895.
McNeil, Lauchlin, 852.
McNeil, Neil, 158.
McNeil, W.-A., 1032.
McPhail, John, à Scotsville, N.-E., 2473.
McQuinn, A., à Kewstoke, N.-E., 2480.
McRae, John-A., 1033, 2473.
Migneault, de Sept-Iles, 10436.
Miller, C.-E., 1031.
Milward, John, 681, 4195.
Miner, M., destitution de, 8988.
Mira, comté de Cap-Breton, améliorations sur la rivière, 4019.
Missisquoi, maîtres de poste de, 892.
Mitchell, Fred., 2472.
Monnaie d'Ottawa, 9366-8.
Moosejaw, employés au bureau de poste de, 11909.
Moran, Edward-P., 1581.
Montréal, construction de navires de guerre à, 4417, 4418.
Montréal et de Québec, agents du service ambulant sur divisions des chemins de fer de, 7850.
Moore, lt.-col. F., démission du, 2059.
Morgan, J., d'Ailsa-Craig, 2480.
Morin, D., 964.
Morrison, Alexander-E., destitué, 6944.
Morrison, D.-J., destitué, 6942.
Morrison, J.-C., à Shelburne, N.-E., 2476
Morrison, John-G., 1577.
Morrison, J.-R., 1029.
Morrison, Norman, 892.
Morrison, Rob.-C., 2471.
Morrison, William, éclusier à Burritt's Rapids, Ont., destitué, 2327.
Morton, Jesse-L., à Lower-Argyle, N.-E., 3136.
Mowat, M.-M., déplacement de, 7607.
Muce, M., 1033.
Mulgrave, N.-E., Reeds, J.-S., à, 2478.
Mulgrave et Chéticamp, N.-E., service de bateaux à vapeur entre, 7159.
Mundle, J.-A., 1581.
Munro, E.-L., 4196.
Munro, H.-P., 4196.
Munro, Levi, 2479, 4196.
Munro, W.-L., 4195, 4576.
Murphy, Jas., 965, 685.
Murphy, Michael, 892.
Musgrave, Robert, 1578.
Myers, Freeman, à Cole-Harbour, N.-E., 2478.
Myers, Freeman, capitaine, 4196.
Nadeau, Epiphane, destitué, 7436.
Nadeau, L., 964.
Nelson, J.-Scott, 1031.
Négociations tarifaires avec les Etats-Unis, 1890-91, 681.
New-Campbellton, personnel des douanes, 8987.
New-Carlisle, Qué., station agronomique à, 8902.
Nicolet, employés destitués dans comté de, 8903.
"Niobé", réparations au, 6943.
Noël et Walton, N.-E., courrier entre, 7159.

DOCUMENTS—*Suite.*

North-Bay à Sturgeon-Falls, Ont., grande route de, 4020.
North-Sydney, travaux et réparations de l'édifice public à, 7160.
'Northeumberland' drague, 8703.
Nouvelles nominations au Cap-Tourmentin, Baie-Verte et Shédiac, 8986.
Paquet, William-J., destitué, 2470.
O'Brien, Michael, accusé, 5325, 11057.
Offspring, J., 1581.
O'Neil, Cyrno, éclusier à Nicholson, Ont., destitué, 2326.
O'Neil, destitution du Dr Freeman, à Louisbourg, N.-E., 2472.
O'Neil, Mme Ellen, O'Neil, N.-B., 6618.
Ontario Equipment Company, d'Ottawa, Ont,. nouveaux cadenas pour sacs à lettres, 6944.
Ordres généraux, 2 nov. 1911 au 18 oct. 1912, dépôt, 1438.
Osage, Sask., maître de poste, renvoi d'office, etc., 11909.
Ottawa, commission d'embellissement d', 3559.
Ottawa, dragage de la rivière, 668.
Ouellet, Arsène, 10712.
Pagé, Dr J.-D., 9112.
Panama, canal de, 984.
Papineau, surintendant, 952.
Paquet, William-J., destitué, 2470.
Paquin, Ernest, 957.
Parc de Waterous, 6618.
Partie N.-O., de 30, 25, 72, 6618.
Pearson, J., *re* ciment, 91.
Pêche à la ligne traînante en chalutiers à vapeur sur la côte de l'Atlantique, 3136.
Pêche de l'éperlan et du saumon, 684.
Permis pour se servir de nasses dans les eaux des comtés Charlotte et St-Jean, N.-B., 5325.
Perrin, D., 1581.
Pesha, M., de Kent-Bridge, 10436.
Petite-Rivière, Lunenburg, brise-lames de la, 1030, 8902.
Pictou, Antigonish de Guysborough et St. Mary, municipalités de, 1580.
Pictou, soumissions pour l'amélioration de la rivière de l'Est, comté de, 4754.
Pictou, transport de l'hôpital de marine à la ville de, 2471.
Pinault, Dr Geo., 683.
Pipes, A.-B., 1882.
Place, L., 1582.
Poirier, Frédéric, 891.
Poirier, J.-N., 3560.
Poirier, L.-N., 822, 1031.
Poirier, Pascal, 1031, 8964.
Pomket, River, bureau de poste de, 894.
Pomminville, Dr J., 966.
Pope, capitaine, Scatarie, N.-E., 2472.
Porter, à Port-Maitland, N.-E., 2475.
Portneuf, révocations à, 965.
Postes, employés destitués, 2729.
Poursuite pour violation des règlements de pêche, 2474.
Pragnall, Robert, destitué, 2469.
Prairies, dragage de la rivière des, 953.
Pride, Freeman, 4195.
Prince-Albert, Sask., choix de terre pour réserve forestière près de, 4020.
Prince-Albert, concession de terre à, 9112.
Prince, I. P.-E., employés publics destitués dans le comté de, 3136.
Prince, R.-J.-A., élection de Macdonald, Man., affidavit, 64.
Prince-Rupert, dépôt de marine à, 1882.
Proctor, Edward, éclusier à Burrett's Rapids, Ont., destitué, 2326.
Pye, L.-W., 1029, 4195.

DOCUMENTS—*Suite.*

Qu'Appelle, destitutions à, 898.
Quart N.-E de section 14, township 75, 5e méridien, 8904.
Québec, administration des chemins de fer de l'Est de, et de l'Atlantique à l'ouest de, 8902.
Québec, améliorations projetées du port de, 9494.
Québec au Saguenay, chemin de fer, 1584.
Québec ou Lévis, bassin de radoub à, 6465.
Québec, contrats pour travaux publics dans cité et district de, 4196.
Québec, convention pour l'acquisition du marché Champlain à, 4576.
Québec, dépenses projetées pour le port de, 9148.
Québec, destitutions à, 6465.
Québec, fonctionnaires nommés dans cité de, depuis 1er octobre 1911, 7849.
Québec, mémoire *re* port de, 9149.
Quebec Oriental Railway, etc., 682, 684.
Québec-Saguenay, inspection du chemin de fer, 2479.
Rainy-River, Nav. Coy., 10712.
Rankin, Mme Sarah C., destitution de, 7607.
Rapport *re* titres de terres des sauvages, 9494.
Dathwell et Erratt, agence de Moosejaw, 2469.
Redmond, D.-A., à Brinston, Ont., 2480.
Red-Point, réparations au quai de, 6464.
Reeves, J.-F., 4196.
Régina, révocations à, 965.
Régina, travaux exécutés dans l'agence des terres de, 2480.
Règlements concernant affectation des terres fédérales et application du scrip des métis, 4020.
Reid, David, 2479, 4195.
Reliquats non réclamés dans les banques, 84.
Rendement aurifère du Canada, 8914, 8915.
Rendress, Horace, 1578.
Réserve de la glissoire, 3557.
Réserve sauvage de Saint-Pierre, Man., 3274.
Réserve indienne de White-Bar, 9871.
Ristigouche, pont sur la rivière, 8902.
Révocations de fonctionnaires, 1028.
Révocations de percepteurs de la douane, 8986.
Richard, Stephen C., 3670, 4196.
Rideau, baux accordés pour remises à embarcations sur canal, 8517.
Rigaud, Qué., bureau de poste de, 8902.
Rigaud, réparations à l'arsenal de, 7850.
Rivière de l'Est, creusement, 665.
Roberts, Alex., 4195.
Robertson, Robert, 1581.
Robichaud, Joseph L., de Miscou, 686.
Roche, J., 1582.
Rogers, John-M.-S., 4195.
Roy, F.-X., maître de poste de Saint-Philippe de Néri, destitué, 2471.
Russell, maître de poste dans le comté de 685.
Roy, Mm Marcelline, destitution de, 11909.
Ryan, Philip-H., à Mulgrave, N.-E., 2478, 4196.
Ryan, Patrick, 4915.
Ryan, Philip H., à Mulgrave, N.-E., 2478, 4196.
Sainte-Anne de Restigouche et Cross-Point, comté de Bonaventure, dragage à, 4575.
Saint-Anaclet, maître de poste de Rimouski, 2328.
Saint-Charles, plans des travaux de la rivière, 9152.
Saint-Denis, octroi de scrips de métis à Albert, 4020.
Saint-Moïse, collision de trains à, 7850.
Saisie de chevaux pour entrée en contrebande, 3136.
Salmon-River, N.-E., école sauvage de, 8902.
Salsman, A.-W., 964, 4195.

DOCUMENTS—*Suite.*

Saltcoats, révocations à, 964.
Saltspring et West-River, service postal entre, 2477.
Sampson, George H., 891.
Sampson, M.-J., 892.
Sangster, Parker, 1029, 4196.
Saskatchewan et de l'Alberta, terres de, offertes pour préemption, 3559.
Saskatchewan, ventes des terres des écoles de la, 3275.
Saskatoon, destitutions à, 901.
Saumon, sock-eyed, 900.
Sauriol, M., 1584.
Sauvé, L.-A., 1883.
Saver, W.-H., 1578.
Savoie, Sébastien, 1580.
Scoles, C.-R., (réclamation), 684.
Scotsburn-Station et West-Branch, comté Pictou en 1912, courrier entre, 2477, 7159.
Scott, E., 1583.
Scott, G., 1581.
Scott, W.-A., 1578.
Sears, Thomas J., destitué, 2470.
Secrétaires particuliers des ministres, 972.
Section, 36, 6, 8, 4, 6618.
Service consulaire britannique, 2058.
Service médical aux pêcheurs canadiens, 900.
Sévigny, M., de Montréal, 2476.
Sharer, J., 1582.
Shea, Patrick, 2413, 4195.
Shean, Joseph, 897.
Shelburne et Queen, N.-E., destitutions dans le comté de, 4574.
Sherbrooke et Mosher's-River, N.-E., courrier entre, 2477.
Shields et McLaren, à Swift-Current, 2469.
Short, George, 1582.
Sifton, W.-B., élection de Macdonald, affidavit, 69.
Skinner's-Cove, comté de Pictou, 602.
Slack, W.-F., 3558.
Smith, Angus, (débat), destitution de, 653.
Smith, E.-D., à Shag-Harbour, N.-E., 2476.
Smith, J.-V., 1580.
Smith, Lyman-C., à Wm. Smith, M.-P., 7097.
Smith, M.-B.-W., destitué, 6943.
Smith, Sam., 4196.
Smith, William, destitution de, 9495.
Sommes payées pour soins médicaux donnés aux sauvages de la réserve des Micmacs, 4019.
Soulanges, canal de, employés du, 1579.
South-West-Cove, N.-E., obstacles à la navigation à, 899.
Southport, réparations au quai de, 6464.
Southwood, Richard, 1580.
Spicer, John, destitué, 2470.
Spinney, Mme, à Upper-Fort-La-Tour, N.-E., 2476.
St-Amour, M., 6466, 7159.
St-André, accident à, 965.
St. Andrews, et Beauly, courrier entre, 900.
Stahl, J., inspecteur d'immigration, 2479.
Station de sauvetage à Chéticamp, 9870.
Stellarton, N.-E., terrain acquis pour édifice public à, 2327.
Sténographes des Communes employés comme secrétaires des députés, 6945.
Stewart, James, 900.
St-Jacques, destitutions de fonctionnaires dans, 684.
St-Jean à Grand-Falls, ligne ferrée de, 1030.
St-Jean d'Iberville, fonctionnaires de, destitués, 902.
St-Jean, N.-B., subventionnement de steamers à, 898.

DOCUMENTS—*Suite.*

Shaw, David, à Marsh-Brook, N.-E., 2473.
Strathcona, révocations à, 965.
Stratton, A.-H., 899.
Sullivan, J.-J., élection, Macdonald, Man., affidavit, 173.
Sullivan, Thos., 4915.
Sunbury et Queen, destitutions de fonctionnaires, dans le district de, 682.
Sutherland, David, 4195.
Sydney-Mines, personnel des douanes, 8987.
Symonds, Thomas, destitution de, 9495.
Taché, C.-E., rapports, 684.
Talbot, Arthur, 2480.
Talbot, Evariste, employé de l'Intercolonial, destitué, 2328.
Tanguay, Alfred, à Saint-Charles, Bellechasse, Qué., 2480.
Tarif de transport des marchandises par l'Intercolonial, 955.
Tarif douanier du Canada, 899.
Tarifs de fret de certains chemin de fer, 684.
Tarifs de transport sur l'Atlantique, 9303, 9304, 9307, 9312.
Tatamagouche, transport des dépêches, 6945.
Taxe per capita, 10436.
Taylor, Geo., à Bickerton, N.-E., 2478, 4196.
Taylor, John, 1030.
Témoignages entendus et rapports faits par W.-J. Code, 7436.
Terrain ¼ S.-O., 36, 16, 27, 2, 4196.
Terrain ¼ S.-O., de 4, 9, 14, 2, 4577.
Terrains cédés par sauvages de la bande de Côté, 9493.
Témoins dans enquêtes tenues dans Nouvelle-Ecosse par commissaire Duchemin, 9495.
Terres des écoles vendues dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, en 1912, 7159.
Terres des métis du N.-O., 6944, 6945.
Thibaudeau, Ulric, destitution de, 4575.
Thibault, Firmin, de Saint-Denis, Kamouraska, indemnité, 2328.
Thivierge, Emery, inspecteur des pêcheries, Prescott & Russell, 685.
Tisdale, Lucien-A., 901.
Tory, H.-C., 4195.
Tory, H.-L., 895.
Towke, ex-M.-P., *re* destitution de Lyman Smith, 7095.
Tracy, M.-L., employé dans les ateliers de l'Intercolonial, 3274.
Transcontinental, instructions aux ingénieurs, du, 724.
Transcontinental, rampes sur le, 949.
Transport de la milice de Sydney sur l'Intercolonial, 9495.
Trefry, Norman L., 964.
Trois-Rivières, Qué., courrier à la gare, 3558.
Trois-Rivières, édifice fédéral à, 3558.
Trois-Rivières, enquêtes dans district judiciaire de, 8903.
Trois-Rivières-Saint-Maurice, employés fédéraux destitués dans comté de, 8903.
Ullyot, G.-M., de Saskatoon, destitué, 2471.
United Shoe Company, 2480.
Van-Camp, Byron, 1581.
Vaudreuil et Soulanges, courriers d'entreprises dans, 8703.
Vaudreuil, maîtres de poste de, 2006.
Vente automatique de timbres, 10124.
Vente de ¼ N.-O. de la section 29, 10, 18 ouest, 7606.
Verrault, Joseph, 8903.
Victoria, Alta, renvois du service décrétés par l'administration dans circonscription électorale de, 2476.

DOCUMENTS—*Suite.*

Vigneau, Alexis, 891.
Visite du directeur vétérinaire général dans la Nouvelle-Ecosse, 8904.
Voie ferrée d'Orangedale à Chéticamp, 900.
Wagon particulier pour la Milice et la Défense, 3670.
Walkinshaw, D.-H., affidavit, 61.
Walsh, George, 1582.
Walsh, J., 1582.
Wanley, H.-B., de Saskatoon, destitué, 2471.
Warburton, nomination et révocation du lieutenant-colonel, et son remplacement par le lieutenant-colonel Jenkins.
Ware, John, 901.
Weave, Mme, à Coal-Creek, 3274.
Webber, James W., 4196.
Webster, Dr C.-A., 964.
Webster, Joseph H., éclusier à Nicholson, Ont., destitué, 2326.
Weedon, Station Wolfe, bureau de poste de, 9871.
Welland, accidents sur le canal durant l'année expirée le 25 novembre 1912, 2471.
Wentworth, et Colborne, courrier entre, 9871.
Wetmore, George, capitaine, 963.
Westmoreland, N.-B., renvois du service public ordonnés par l'administration dans le comté de, 2729.
Westville, N.-E., poursuites intentées pour infraction à la loi des pêcheries à, 2477.
White, James, 3670.
Wilcox, P.-J., destitué, 6943.
Wilkinson, Alex., 4196, 2480.
Williams, Dr J.-D.-R., 1578.
Wilson, N.-G., 1583.
Wilson, re W. Leod, de Sherbrooke, destitué, rapport de, 7108.
Winnipeg, baux de forces hydrauliques accordés sur la rivière, 8366.
Wright, C., 1584.
Wright, destitutions dans le comté de, 685.
Yarmouth, N.-E., bureaux de poste dans, 9493.
Yukon, copies de demandes faites par J.-W. Boyle et autres, pour location de pouvoirs hydrauliques au, 11909.

INCIDENTS.

Abolition du Hansard, 11870.
Accusations d'obstruction, 6703, 6704, 6708.
Achat de serrures pour sacs de dépêches postales, 6952, 6955.
Achat d'un wagon privé, 6500 et suiv.
Adoption des crédits, 6095.
"Advocate", la goélette, 1192.
Affaire Ryan-Byers, 8387.
Agrandissement de la bibliothèque, 11407.
Ajournement du comité général, 6080, 6094.
Ajournement à minuit le 8 mars, 5314.
Ajournement avant minuit, 3660.
Alarie, Alf., limite d'âge, 12317.
Algoma Steele Co., 7065.
Appel de la décision du président, 4981.
Article "Junius", 4112.
Baldwin, Eugène A., démission de, 8246 à 8261.
Banque de St-Hyacinthe, etc., 10966 et suiv.
Banque Internationale du Canada, 2260 et suiv.
Barsalou, Joseph, 11781.
Bassin de radoub, etc., de St-Jean, 1318.
Beauchesne, Arthur, 11288.
Bedford, inspecteur des denrées alimentaires, dans le district de, 12465 et suiv.
Boîtes de livrairon rurale, 7148.
Bougie, M.-T., 12453 et suiv.
Bowie, H.-W., capitaine, 1437.
Boys, William Alves, présentation, 4.

INCIDENTS—*Suite.*

Brady, F.-P., surintendant de l'Intercolonial, 11171, 11187.
Brown, James P., représentant de Châteauguay, décès de, 11790.
Buckhorn, pont de, 3668.
Budget non imprimé en français, 6609, 6611.
Bureau de douane dans comté New-Waterford, N.-E., 7110.
Bureau de poste à Saint-Jacques-l'Achigan, 11509.
Bureau de poste de Sayabec, 11702.
Bureau de poste de Sintaluta, 11595, 11599, 11602.
Bureau de poste de Wakaw, Sask., 11772.
Cadenas des sacs à dépêches, 7118, 7119.
Cadenas pour sacs de la malle, 11736.
Cale flottante "Duke of Connaught", 718, 719, 720.
Canadian Medical Protective Association, 4068.
Canal de la baie Georgienne, 9498.
Canal de Saint-Pierre, 6828, 9499, 11621, 11622.
Cardin, Pierre-Joseph-Arthur, présentation, 4.
Canal Welland, 11621, 11625.
Caron, J.-B.-T., 11184, 11200, 11202.
Certificats de terres aux volontaires du Sud-Africain, 1119, 1317.
Champoux Frères, D'Israéli, 12469 et suiv.
Charges fixes de compagnies de chemins de fer, 9245, 9247.
Charleson, M., renvoi de, 11813.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 1192, 1440, 2246, 2251, 2252, 2254, 6468.
Chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 12031.
Chisholm, Donald, destitution de, 11856.
Compagnie de vente de timbres-poste du Dominion, Limitée, 11716.
Classement du personnel des Communes, service du Hansard, section de la traduction, 12304.
Coderre, affaire, 5808 et suiv., 6249 et suiv.
Coderre, présentation de l'hon. Louis, 288.
Colis postaux, 11697.
Colonel Bourque, dest. de 11696, 11747.
Colonel White, 6612.
Colwell, Charles-F., 12302.
Comité de la défense impériale, 7946.
Commission des chemins de fer du Canada, 11636.
Commission sur le pilotage, 7859.
Compagnie des aciéries d'Algoma, 2240.
Compte rendu officiel des débats, 8704.
Conditions financières faites à la Colombie-Anglaise, 7152.
Conférence impériale pour la défense navale, 9716.
Contrat du ministère des Postes, 11769.
Contrat pour distributeurs automatiques, 11756.
Contrats résiliés, 11768, 11782.
Convention commerciale avec les Antilles, 288.
Correspondances au sujet de la nomination d'André Landry, de Descouse, N.-E., 6745, 6759.
Correspondance relative au comité de la défense impériale, 1693.
Courrier entre Powassen et Nipissing, 11750.
Courrier entre Saint-Armand et Frelighsburg, 11766.
Coût de la construction des vaisseaux de guerre, 5470 et suiv.
Crédits pour la Nouvelle-Ecosse, 11808.
Daoust, C., limite d'âge, 12317.
Décision en comité, 6011.
Définition des expressions interdites dans le débat, 8498.

INCIDENTS—*Suite.*

Delorey, Moses, nomination de, 11853, 11855.
Demande de documents *re* Wm. A. Duane, 7854.
Demandes relatives à des rapports, 9499, 9500.
Démission d'un employé du gouvernement à South-Renfrew, 11842.
Désastre de Barry-Bay, 3287, 3289.
Descouse, affaire Landry, destitutions à 3865. 4060.
Destitutions dans le comté de Guysborough, N.-B., 11770.
Destitution de Mme Marcotte, 11747.
Différend entre patrons et ouvriers aux aciéries d'Algoma, 485.
Discussion des subsides, 75 item rayés, 7088.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525.
Distribution des exemplaires du budget aux députés, 6611.
Distribution des livres bleus, 11867, 11872.
Documents divers, 1400, 1401 et suiv., 3862, 7854, 7855, 8119.
Documents incomplets re destitution d'A.-N. Béland, 7855.
Dominion of Canada Postage Stamp Company, Ltd., 11726.
Droit de s'exprimer en français dans la Chambre, 11170.
Droits sur les machines à fossoyer, 6844.
Duchemin, M., conduite de, 11104.
Dullman, grâce de, 6812.
Edifice public à New-Carlisle, 11508.
Edifice public à St-Jacques de l'Achigan, 12470 et suiv.
Edifice public à Thorold, 11815.
Edifice public de North-Sydney, 11507.
Election de Cap-Breton-Nord, 8399.
Embranchement d'Elmira, 11240.
Emigrants, protection des, 12521 et suiv.
Employés des douanes sujets à un stage, 7100.
Employés surnuméraires des douanes à Montréal et à Québec, 8985.
Escadre impériale de Gibraltar, 10353.
Examens des marins, 2166, 2167.
Explications sur un fait personnel, 708, 717, 721, 725, 1191, 1192, 1997, 2006, 2328, 3368, 3566, 4198, 4499, 4984, 6245, 6246, 6358, 6466, 6468, 8204, 8991, 11096, 11201, 12215, 12218.
Fabre, Dame Vve Hector, 11874.
Facteurs ruraux, 11737, 11745.
Fauns, Katrine-Elber, 11711 et suiv.
Faux rapport du "Citizen", 10353.
Filles à l'Imprimerie Nationale à $3 par semaine, 11879, 11880.
Forces navales de l'empire, 706, 4787, 4790.
Forsyth, M., 8985, 8986.
Fourniture de la glace, C. des commissions et départements, 12489.
Frenette, W., salaire de, 11864, 11865.
Gand, l'exposition de, 10126.
Garland, William-Foster, présentation, 4.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6629, 6632, 6634.
Gilbert, M. d'Arthabaska, 11862.
Girroir, W.-A., révocation de, 8984.
Gratifications aux volontaires des incursions des Fénians, 6862.
Green, Richard-Francis, présentation, 4.
Grève de Porcupine, 2167.
Hon. John Haggart, funérailles, 6078.
Houilleurs sans ressources, 12489.
Immigrants russes, 10830 et suiv.
Immigration canadienne aux Etats-Unis, 11888, 11890.
Impression des réponses aux questions, 3220, 3221, 3222.
Imprimerie Nationale, 11411, 11879, 11880.

INCIDENTS—*Suite.*

Inspecteurs alimentaires dans la Nouvelle-Ecosse, 11866.
Inspecteurs alimentaires de Québec, 11866.
Inspecteurs bilingues pour les pénitenciers, 11289.
Inspection du chemin de fer de Québec au Saguenay, 1398.
Inspection gratuite de foin, 716.
Intercolonial, droits de circulation sur, 158.
Interpellation Verville, 8353.
Johnston, Martin, destitution de, 8962.
Joubert, Hélène, destitution de, 11694, 11704.
"Junius", 4112.
Laforce, J.-E., 11843, 11844.
Laflamme, J.-L.-K., sous-ministre, 11847.
Lanark-Sud, vacance du siège électoral de, 12375.
Landry, Andrew, 3863, 6788.
Landry, Félix, 8964.
Landry, Léon-N., 3863.
Lecture d'une lettre de l'hon. F.-D. Monk au premier ministre, 4655.
LeGallais, J.-A., destitution de, 11607.
Ligne de portage entre Nelson et la jonction Derby, 7106.
Lignes télégraphiques, rapport des, 11845.
Limite d'âge, 12316 et suiv.
Limite d'âge fixée après les examens pour candidats au poste de traducteurs, 11868.
Liste des fonctionnaires destitués, 2348, 2348.
Lysters, N.-S., destitution de, 11777.
Macdonal, Dougald, 12456 et suiv.
Macdonald, lection, affidavit, 217 et suiv.
Macdonald, John, nomination de, 11672, 11674.
Machines à vendre des timbres, 11709.
MacKenzie, retraite du général, 10714.
Madame Mailloux, de Fraserville, enquête, 11675.
Maisonneuve, bureau de poste de, 12470.
Maître de poste de Lloydminster, Sask., 11777.
Matériel de réparations et chantiers de construction des navires, 1438 et suiv.
McConville, Charles, 11306.
McDonnell, John, 8390, 8397.
McGrath, Matthew, courrier de Sherbrooke à Sheet-Harbour, 11749.
McLeod, Duncan, destitution de, 7105, 7107.
McMillan & Delaney, 12457.
Medicine-Hat, Gleichen et Tober, douanes, 11877.
Membres du comité judiciaire en Angleterre, 8044.
Merger de Québec, 1038.
Meunier, Charles, de Marieville, 7092.
Miller, affaire—Discours de Mtre A.-E. Harvey, C.-R., 3768, 3769.
Miller, R.-C., comparution à la barre de la Chambre, 3560, 3461, 3762, 3464.
Ministre de la Milice, rapport du "Citizen", 3615.
Montréal, la Commission du Port de, 1575.
Morrison, Alexander, présentation, 4.
Naturalisation britannique, 9616.
Niveaux de l'eau dans le Saint-Laurent, 6712.
Nominations de MM. Brown et Clarke, 11861, 11862.
Nomination dans le personnel de la Chambre, 6935.
Noms des nouveaux employés de la douane nommés à Niagara-Falls, Ont., 8938.
Noailles, L., nommé traducteur, 1437.
Nouveaux palais administratifs, 11409, 11410.
Nouveaux traducteurs, 11868.
O'Brien, Michael, destitution de, 11065, 11075, 11080, 11089, 11092, 11099.

INCIDENTS—*Suite.*

Observations relatives au règlement de la Chambre, 6506.
Observations sur le dépôt des dossiers, 1602 et suiv.
Observation sur les motions, 689.
Observations sur l'interdiction du bétail canadien en Angleterre, 1603 et suiv.
Opinion du ministère de la Justice, *re* machines à vendre timbres-poste, 11715.
Orateur-suppléant, 6046.
Organisation des comités, 159.
Paquebot "James-Carruthers", 11128.
Parler français dans la Chambre, 11858, 11860.
Pâte de bois et le tarif douanier des Etats-Unis, 12490 et suiv.
Pension à un employé des casernes, 6683.
Pension pour les vieillards, 10828, 10984.
Peterborough, écluse d'ascension de, 157.
Pilotage dans le Saint-Laurent, 2347.
Point d'ordre, 4983.
Poirier, Pascal, destitution de, 8969.
Pont de Humberstone, 11632.
Port de Souris, 11634.
Poste aux colis, 11655.
Poste rurale, 10355, 10356.
Président du comité général, 6046 et suiv.
Prix du transport du foin, 903.
Promotions sur l'Intercolonial, 11645.
Quai de Souris, I. P.-E., 11239.
Quebec Railway, Light, Heat & Power Co., 2240, 2244.
Questions de privilège, 152, 510, 2062, 3137, 3864, 4059, 4196, 4499, 7855, 7856, 8264, 8705.
Question de procédure, 8705.
Question de règlement, 5168, 5159, 5160, 5161, 6645.
Radiation d'un item de l'ordre du jour, 4196.
Rainbow, 10985.
Rapport demandé, 11655,
Receveur de la poste à Granby, 11603.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat, 9500.
Réclamation de madame Laberge, 813.
Réclamations des facteurs, 11603.
Rectification au compte-rendu, 10715.
Règlement, appel au, 6188 et suiv., 6546.
Reid, M., statisticien à Cardinal, 11644.
Remise de droits sur rails d'acier, 7047, 7055, 7058.
Réponses inexactes, 710.
Réponses longues à des questions, 3138.
Représentation parlementaire, 7149, 7151.
Réserve indienne de Kitsilano, 8990.
Retards dans la traduction des livres bleus, 11867.
Révocation de Martin Lanigan, 7853.
Révocation d'un fonctionnaire à Colborne, 8982.
Richards, Stephen C., destitution de, 11080, 11081, 11084.
Rivière au Saumon, écoles indiennes de la 1320.
Royal National Sanitarium Association, 982.
Rumeur de changements dans le ministère, 4417.
Russes canadiens exilés en Sibérie, 7857, 8039, 10355.
Rutherford, John, 721.
Salle d'exercices de Renfrew, 11899.
Scott, capitaine, 8197, 10125.
Sergent d'Armes, suppléant du, 1437.
Service de l'inspecteur des denrées, 12465 et suiv.
Service de poste rural, 11688, 11748.
Service de télégraphie sans fil, 11686, 11736.

INCIDENTS—*Suite.*

Service du courrier entre Beailly, et Saint-André, 11763.
Service du courrier entre Ottawa et Daniston, 11746.
Service postal transatlantique, 10713.
Smith, Lyman, 7093, 7097, 7099.
Société Royale du Canada, 11405, 11406.
Sous-ministre au Revenu de l'Intérieur, 11846.
Station postale à Saint-Jacques, Montréal, 11513, 11517.
Statue D'Arcy McGee et monument Lafontaine, Baldwin, 11840.
Successeur de W. Ray aux archives, 11873.
Syriens du comté de Cap-Breton, 11892.
Système des colis postaux, 11684.
Taux de transport dans l'Ouest, 9179, 9190, 9228.
Téléphone au lieu de télégraphe dans la Nouvelle-Ecosse, 11878.
Télégraphie sans fil Poulsen, 9499.
Terminus d'Halifax, 7147.
Tooleton et Hatfield-Point, service du courrier entre, 3565.
Traducteurs et la salle de lecture, 10125.
Traduction en français des item du budget. 6681.
Traité avec le Japon, 6620.
Traitement du Dr Friedman contre la tuberculose, 4303, 4305.
Transcontinental.
Transport de la malle à Linwood, 11762.
Transport de la malle entre Antigonish et Livingstone-Cove, 11764.
Travaux de protection à Edmonton, 11832.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 159.
Travaux de la Chambre, 10712, 12320, et suiv.
Ullyot, G.-M., destitué, 6950, 6952.
Usage illégal de la poste, 379.
Vacance de Noël, 1193.
Vaudreuil, maîtres de poste de, 2006.
Ventilation des nouveaux palais administratifs, 5211, 11406, 11408.
Version française du budget, 6362, 6653.
Voie de garage à Saint-Alexis, 11237.
Voie ferrée de Dundas à Souris, 11634.
Volontaires du Sud-Africain, 1400.
Wagons, disette de, 289.
Webster, Dr C.-O., révocation de, 11107.
Wolseley, mort du Feld-Maréchal Vicomte, 6937.
Yacoloff, sursis accordé à, 1885.

INTERPELLATIONS.

Antigonish, élection d', 10484.
Approvisionnement d'eau des villes de l'Ouest, 7770.
Arcand, Maurice, 8990-91.
Bill naval, 9178-79.
Banque Internationale, 4414, 4415.
Capilano, réserve indienne de, 8884.
Chartier, Léon, démission de, 8037.
Chemin de fer Intercolonial, transport du foin, 2731.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 8598, 8599; travaux sur la rivière Saint-Charles, 4303.
Cimetières militaires de Montréal, 12004.
Colis postaux, 3468.
Colombie-Anglaise, réclamations de la, 6939, 6940.
Commission d'enquête au sujet des grèves, 7046.
Commission royale d'enseignement technique, 9364.
Commission des eaux internationales, 4500.
Commission des pêcheries, 11128-29.
Commission du Transcontinental, 9365.

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.
Compte rendu des débats, 5317.
Conférence Impériale de 1911, 7851.
Convention de commerce avec les Antilles, service de steamers, 2912-13.
Crédits supplémentaires, 8991.
Débats français, distribution des, 11394.
Demande de documents, 4418, 5315, 7153, 12150.
Demande de graines de semences, 4415.
Dépôt de document, 6619, 9364.
Destitutions de fonctionnaires des postes dans Bonaventure, 11606.
Détournement du trafic du grain, 2571, 2572.
Devereux, Charlotte, de Richmond, N.-E., 6901.
Directeur de la poste d'Aylmer, Qué., 8037-38.
Donaldson, Arthur, concession d'un terrain à, 8031, 8119.
Droits sur les fruits et les légumes, 7153-54.
Elévateurs régionaux, 12006.
Examen de la vue des pilotes, 6701-2.
Expédition polaire de Stefanson, 4302.
Explications sur un fait personnel, 5318.
Etats-Unis, inondations désastreuses aux, 6827.
Forces navales de l'empire, 4840-41.
Fougère, Peter, destitué, 7111.
Gaz naturel dans l'Alberta, 6620, 6627.
Gendarme tué dans l'accomplissement de son service, 6824-5.
Gilbert, M., d'Arthabaska, nomination de, 11862.
Glace dans l'Océan Atlantique du Nord, état de la, 6709.
Gouvernement et élévateurs régionaux, 2570.
Grève des photograveurs, 7948.
Gutelius, nomination de, 9365.
Intercolonial, bureau administratif, 7045, 7046, 7083.
Imitations de beurre à Saskatoon, 2912.
Kitsilano, réserve indienne de, 8706, 11137.
Lafontaine, parc, 7417.
Landry, André, 6744, 6763.
Lanigan, Martin, renvoi de, 6940, 12150.
Loi des grains, 2063, 2570.
Loi des terres fédérales, 2063.
Main-d'œuvre étrangère, destitution d'un inspecteur, 8352.
Manitoba North Western, 12026.
Martin, Elie, destitution de, 11864.
Masse, M.-J., directeur du bureau de poste à Roxton-Falls, 11605.
Mauvais traitements infligés à des immigrants russes, 11394.
Miller, cas de R.-C., 5323.
Morrison, Robert-C., destitution, dépôt demandé, 6618.
Naufrage de Barry's-Bay, 4415.
"Niobé", licenciement de marins du, 8461.
Nomination d'un solliciteur-général, 2731.
Nord-Canadien, 11792.
Organisation de la milice canadienne, 5324.
Ottawa, entrée du chemin de fer du Pacifique à, 8791.
Ouvriers photograveurs étrangers, 8265, 8462.
Pacifique-Canadien à Trois-Rivières, transport des sacs du courrier entre bureau de poste et gare du, 6618.
Paquet, W.-J., révocation de, et de George Gunn, 5315.
Parc Major, 8705.
Pêche aux phoques, 6711.
Pêcheries de la Colombie-Britannique, 4196-97.
Poste aux colis, 7770-1.
Protection des pêcheries, 6711.
Propriété des ressources naturelles des provinces, 7152.

INTERPELLATIONS—*Suite.*

Prescriptions législatives *re* certificats aux volontaires de la guerre du Sud-Africain, 2063.
Prince-Albert, concession de terre à, 8461, 8706; inspection de homestead à, 8598.
Question de privilège, 5319.
Question de règlement, 9176.
Quai de Sackville, N.-B., 6702-3.
Question préalable, 7634.
Rapport de l'enquête sur la Farmers' Bank, 6938.
Receveur de la poste à Wakaw, 11615.
Règlements des ranches, 7046.
Remise des droits à l'Algoma Steel Co., 5316-17.
Rivière de l'Est, améliorations à la, 6939.
Saint-Jean, N.-B., améliorations du port de, 4416.
Scott, capitaine, 3562.
Service de navigation à vapeur avec les Antilles, 6938.
Service des colis postaux, 11527.
Service postal transatlantique, 7418.
Shantz, David, révocation de, 6955-6.
Sharp, destitution de l'inspecteur, 8353.
Soumissions relativement à l'édifice de l'Etat à Trois-Rivières, 6619.
Subventions aux chemins de fer, 11791.
Tarif douanier, 6636, 6639.
Taux océaniques, 2571.
Taux spéciaux sur l'Intercolonial, 10354.
Thompkins, Patrick, salaire de, 11863.
Traduction des relevés, 11393.
Traité avec les Antilles, 6709.
Traités de réciprocité commerciale, 2349.
Travaux au quai Brûlé, 6619.
Travaux de la Chambre, 11655; documents, 3226.
Uniformité de lois de Naturalisation, 2803.
Union, Compagnie d'assurance sur la vie, l', 8462.
United Shoe Machinery Co., 12006.
Van Antwerp, M., salaire de, 11865-66.
Vétérans de l'invasion des Féniens, 6619, 6712.
Winnipeg, bateau sur lac, 11128.

MESSAGES.

Budget général, 1913-14, 10641.
Budget supplémentaire, 1913-14, 5820, 10641.
Communications du Gouverneur général, 7149.
Discours du trône, 1.
Greer, C.-B., 7149.
Harman, Ernest, 7149.
Prorogation, 12534.
Sanction Royale à certains projets de loi, 5108, 7149, 7184, 7683, 7721, 10351, 10391, 12534 et suiv.
———achat par l'Etat des obligations de 3 p. c. de la Cie du Grand-Tronc-Pacifique, 2164, 2183.
Sénat *re* bill des chemins de fer de l'Etat, 12519.
Sénat *re* le bill des grandes routes, 12518.
Son Altesse Royale, adresse, 808.

MOTIONS.

Addition au comité des bills d'intérêt privé, adoptée, 3220.
Ajournement, 7636, 7648.
———rejetée, 7980.
———pour l'Ascension, adoptée, 8988.
———8064; retirée, 8078.
Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company, 2e lecture, adoptée, 11132.
Améliorations aux grandes routes, 8422, 8790, 9068, 9072.
Amendement à la loi des bureaux de poste, adopté, 11910.

MOTIONS—*Suite.*

Amendement à motion du ministre de la Marine pour la question préalable, 7917.
———au projet de résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12103; rejeté, 12116.
———au projet de résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12125.
———à résolution pour subventions au Nord-Canadien, 12132; déclarée irrégulière, 12133, 12135, 12136, 12137, 12138, 12187 à 12199-12200 à 12218.
———du Sénat au bill concernant Cie de chemin de fer Nord-Canadien de Québec, renvoyé au comité, 11335.
———du Sénat au bill concernant la ville d'Ottawa, renvoyé au comité, adoptée, 11336.
———au bill de la Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3088.
———à résolution pour prêt au Grand-Tronc-Pacifique, 12141; déclarée irrégulière, 12141.
Appel de la décision de l'Orateur, amendement *re* Miller, rejetée, 3775.
Aqueduc d'Ottawa, motion adoptée, 8790.
Association Protectrice des Médecins canadiens, amendement, 4006, 4007, 4011.
Avance à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, adoptée, 11910.
Avancement de l'instruction agricole, amendement à l'article 3, 8747; rejeté, 8759.
Banque et commerce de banque, Chambre donne assentiment aux amendements faits par le Sénat, 11917; adoptée, 83 à 10, 11937.
Banque Internationale, 11524.
Bibliothèque du Parlement, 485.
Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat, 2e lecture, 8366; adoptée, 8367.
Canadian Northern Branch Lines Company, adoptée, 8830.
Canadian Northern, 7980, 11725.
Canal de la Baie Georgienne, 2693, 2728, 3858, 3859.
Chemins de fer de l'Etat, pour renvoi des amendements du Sénat, 12375.
Chemin de fer de l'Etat, adoptée, 4302.
Citation d'un témoin à la barre de la Chambre, 3464, 3468.
Classement du personnel des Communes, 12301.
Code criminel, modification du, amendement à art. 4, adopté, 11940.
Coderre, enquête *re* l'hon. Louis, 6263.
Comité des banques et du commerce, 7244, 7770, 9107, 9108.
Comité des bills privés, modification, 3532.
Comité général pour délibérer un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11654; adoptée, 11655.
Compagnie d'assurance sur la vie, l'Union, 8599, 8609.
Contamination des eaux navigables, 12004; rapport réservé, 12006.
Convention commerciale avec les Antilles, amendement, 8997.
———avec les Antilles, sous-amendement Pugsley, 9024.
———avec les Antilles, sous-amendement, 9021; hors d'ordre, 9024.
———avec les Antilles, amendement rejeté, 90 à 52; scrutin, 9064.
———avec les Antilles, sous-amendement rejeté sur division, 9063.
———avec les Antilles, 3e lecture, 8992; adoptée, 9066.
———avec les Antilles, 2e lecture, 2064; adoptée, 2095.
Cours supérieures de la province d'Ontario, amendement à l'article 3, 6839; rejeté, 6844.

MOTIONS—*Suite.*

Création d'un système de crédit agricole, motion adoptée, 5274.
Crédits à voter, acceptés, 7107.
Déplacement des gares terminus, 1ère lecture du projet de loi, motion adoptée, 7946.
Dépôt d'une résolution modifiant la loi des pénitenciers, 11268.
Dépôt d'un bill concernant le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et les commissaires du port de Toronto, adoptée, 11390.
Dépôt d'un bill concernant la chasse pélagique du phoque, adoptée, 11645.
Dépôt d'un projet de résolution pour subventions aux chemins de fer, 11652; adoptée, 11654.
Dépôt d'un projet de résolution relatif aux subventions aux chemins de fer, 11647; adoptée, 11652.
Dépôt d'un projet de loi modifiant la loi des pénitenciers, adoptée, 11671.
Dépôt d'un bill relatif aux archives publiques, 11789; adoptée, 11790.
Dépôt d'un bill pour amender la loi des juges, adoptée, 11985.
Dépôt de bill modifiant la loi des grains du Canada, adoptée, 9398.
Dépôt d'originaux de documents publics et particuliers, 9490; retirée, 9493.
Dépôt d'un projet de loi *re* chemins de fer de l'Etat, adoptée, 9148.
Dépôt d'un bill modifiant la loi des élections fédérales, adoptée, 8699.
Dépôt d'un bill relatif aux tribunaux supérieurs d'Ontario, adoptée, 6505-6.
Discussion d'une résolution tendant à modifier la loi des grains, 8924; motion retirée, 8933.
Discussion générale en 2e lecture du projet de loi Bradbury *re* pollution des eaux navigables, 8851; motion adoptée, 8884.
Donaldson, Arthur, concession d'un terrain à, 8031, 8119, 8240.
Election d'Antigonish, 10484.
Embranchements de l'Intercolonial, 851.
Encouragement à l'agriculture, amendement à l'article 3, 8347.
Forces navales de l'empire, amendements, 1058, 3566, 3592, 4025, 4630, 4661, 7437, 9413 10236, 10246, 10251, 10267.
Galerie nationale du Canada, projet de résolution, adoptée, 8990.
Haggart, *re* décès de l'hon. John.
Hus, Mlle Paule, destitution de, (en suspens), 7850.
Industrie fruitière, adoptée, 2343.
Immigrants russes à Moosejaw, 11269.
Impressions du Parlement, 485.
Inspection et pesage des céréales, dépôt de résolution, adoptée, 8597.
Landry, *re* André, motion de censure, 6763-64, 6774.
Lignes subsidiaires de l'Intercolonial, etc., 8791.
Lois uniformes de naturalisation, 2441.
Miller, affaire, 3261, 3768, 3774, 3776, 8465, 9365.
Newman, Jacob, brevets de Frédérick, et autres, adoptée, 8830.
Nominations dans le personnel de la Chambre des Communes, adoptée, 7149.
Noailles, Louis, traducteur à la Chambre, adoptée, 1884.
Orateur suppléant, 9991 et suiv., 9999 et suiv., 1062.
Ordre indépendant des Forestiers, amendement à l'annexe, 7560.
Pension aux vieillards, 961, 2219, 7149.

MOTIONS—*Suite.*

Pollution des eaux navigables, référence à un comité spécial, 8884, 9300.
Question préalable, 7634, 7859.
Question préalable, reprise de la discussion, 8462.
———reprise de la discussion, 8610.
———scrutin, 108 à 73, adoptée, 8692.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat, 2164, adoptée, 2166.
Règle 17 de la Chambre, 7658.
Renvoi du débat *re* forces navales de l'empire, 5818, 5819.
Restaurant de la Chambre, 485.
Retrait d'un bill concernant la Compagnie du chemin de fer Central, 11900.
Retrait d'un bill relatif au chemin de fer Canadien du Nord d'Ontario, 8698, adoptée.
Roche comme membre du comité de l'agriculture, 652.
Rogers, censure contre l'hon. M., 803, 10485.
Séances du matin, en suspens, 8988, 9495.
Séances du samedi, adoptée, 11393.
Subventions au Canadian Northern, 3e lecture, 12191; adoptée, 12204.
Tarif de transport sur l'Atlantique, 9300; non adoptée, 9356.
Tarifs des messageries, 3532; adoptée telle qu'amendée, 3557.
Traité anglo-japonais, 2e lecture, 7160, 7350, 7390, 7400, 7413
Traitements des fonctionnaires de la Chambre, 7835.
Travaux de la Chambre, 2345, 2347, 3282, 3286.
Uniformité des tarifs de transport des marchandises, 11269, 11274, 11286.

PROJEST DE LOI.

NOTE—Pour détails voir *"Débats"* et *"Discussion des articles"*.
Abolition des titres honorifiques; dépôt, 1585; 1ère lect., 1586.
Académie royale canadienne des arts, 1ère lecture, 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 3523.
Alberta—Chemin de fer Central d', 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect. et adopt., 8828.
Alberta Inter-Urban RR. Co. 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect. et adoption, 8828.
Alberta-Saskatchewan Life Ins. Coy., 1ère lecture, 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
Anderson, Frances-Legora, 1ère lecture, 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.
Antilles—Convention commerciale avec les, dépôt et 1ère lect., 929; 2e lect., 2095; 3e lect. et adoption, 9066.
Archives publiques, dépôt et 1ère lect., 11789; 2e lect., 12288; 3e lect. et adoption, 12290.
Association des comptables canadiens, 1ère lecture, 1996; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 6393.
Association protectrice des médecins canadiens, 1ère lect., 2372; 2e lect., 2372; 3e lect., 4455. (Voir Canadian Medical Protective Assc.)
Athabaska and Grande-Prairie Railway Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9226-7.
Arthabaska Northern, 1ère lect., 288; 2e lect., 779; 3e lect. et adoption, 3898.
Attwood, Sarah-Lillian, 1ère lect., 9867; 2e lect., 10062; 3e lect., 10408.
Bankers Trust Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739.
Banque de la Saskatchewan, 1ère et 2e lect., 6451; 3e lect., 7399.
Banques d'épargne de la province de Québec, 1ère lect., 10438.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Banque immobilière, 1ère lect., 1585; 2e lect., 2203.
Banques, (loi des), 1ère lect., 185; 2e lect., 2569; 3e lect., 10983; amendements du Sénat, 11911-11938.
Barnett, O.-D., 1ère lect., 10985; 2e lect., 11336; 3e lect., 11721.
Beaver Fire Insurance Company, 1ère lecture, 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9409.
Bishopric, G.-F., (brevet d'invention), 1ère lecture, 288; 2e lect., 978; 3e lect. et adoption, 2769.
Blaustein, Archie, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 11062.
Brantford & Hamilton Electric Railway Co., 1ère lect., 6936; 2e et 3e lect., 8829.
Brazilian Traction Light, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect., 3173.
Brewster, Isabella-Lee, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6933.
British Columbia Southern Co., dépôt et 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 8829.
British Columbia and White River Railway Co., 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 8829.
British Northwestern Mortgage Co., 1ère lecture, 1996; 2e lect., 2204; 3e lect., 2111.
Britnell, Albert, 1ère lect., 10985; 2e lect., 11132; 3e lect., 11900.
Brownell, Minnie-Edna, 1ère lect., 3955; 2e lect., 4111, 3e lect., 8303.
Bureau du temple et du presbytère de l'église presbytérienne du Canada, 1ère lect., 1996, 6936; 3e lecture, 10407.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc., 3512; 3e lect. et adoption, 3514.
Burrard Westminster Boundary RR. & Nav., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10407; 3e lect. et adoption, 11060.
Caisse de prévoyance des chemins de fer de l'Etat, 1ère lecture, 794; 2e lecture, 8367; 3e lect. et adoption, 8416; amendements du Sénat, 10357.
Canada Hail Insurance Co., 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 4455.
Canada Northwest Loan and Mortgage Co., 2e lect.; amendements du Sénat, 7561; amendements du Sénat adoptés, 7562.
Canadian Western Trust and Mortgage Co., 1ère lect., 967; 2e lect., 1157; discussion reprise, 2668; 3e lect., 2686.
Canada Permanent Insurance Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 7087.
Canada Permanent Mortgage Corporation, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; disc., 2677; 3e lect. et adoption, 2678.
Canada Permanent Public Trustee, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adopt., 2686.
Canadian Medical Protective Association, dépôt et 1ère lect., 1996; 2e lect., 2372; discussion, 3508, 3966; amendements, 3994; rapport, 4011; 3e lect. et adoption, 4455. (Voir aussi "Association protectrice des médecins Canadiens".)
Canadian Northwestern Railway Co., 1ère lecture, 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Casualty Co. of Canada, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Chasse pélagique du phoque, 11645; dépôt et 1ère lect., 11647; 3e lect., 11939.
Chemins de fer de l'Etat, dépôt et 1ère lect., 9148; 2e lect., 9976; 3e lect., 10103.
Chemin de fer de Campbellford, 1ère lecture, 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adopt., 2203.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3177.
Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; 3e lect., 3183.
Chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2481.
Chemin de fer de Simcoe à Grey et à Bruce, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; 3e lect., 2686.
Chemin de fer Transcontinental, dépôt, 1438; 1ère lect., 1438; 2e et 3e lect. et adoption, 3456.
Cie Canadian Northern Ontario Railway, 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123; 3e lect., 3905.
Cie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, ligne de Carillon à Grenville (Bill n° 98), 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372.
Cie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Cie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2205.
Cie Canadian Premier Fire Insurance, 1ère., lect., 6248; 2e lecture, 6399.
Cie Canadian Provident Fire Insurance, discussion des articles, 9359; rapport, 3e lecture et adoption, 9363.
Cie Canadian Western Railway, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184; discussion en comité, 4550; 3e lecture, 6399.
Cie Commerciale d'Acétylène de New-York, 1ère lect., 10434; 2e lect., 10641; 3e lect. et adoption, 10333.
Cie d'Acétylène de New-York, 1ère lect., 10434.
Cie d'articles d'électricité de Hull, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect., 3173.
Cie d'assurance de la baie d'Hudson, 1ère lecture, 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Cie de la Baie Georgienne, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect., et adoption, 3177.
Cie du chemin de fer du centre du Canada au Labrador, 1ère lect., 9716; 2e lect., 9868.
Cies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc et commissaires du port de Toronto, 2e lect.; disc., 3e lect. et adoption, 11795.
Cie de chemin de fer Pacific et Hudson Bay, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; 3e lect., 3906.
Cie d'irrigation et de chemin de fer d'Alberta, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1481; disc. reprise, 3109; rapport, 3117.
Cie d'irrigation et de puissance hydraulique d'Ebro, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., 3183.
Cie des embranchements du chemin de fer Canadien-Nord, 1ère lect., (bill n° 97), 2166; 2e lect., 3123; disc. des art., 6393; 3e lecture, 6394.
Amendement par le Sénat, 7980.
Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3183; 3e lect. et adoption, 9225.
Cie du chemin de fer Southern Central Pacifique, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Cie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; discussion, 2200; rapport, 3e lect. et adoption, 2201.
Cie électrique d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect., 2617.
Cie du chemin de fer de Caribou à Barkerville et à Willow-River, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3522.
Cie du chemin de fer Central, 1ère lect., et retrait, 11899.
Cie du chemin de fer Central du Canada, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2219.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Cie du chemin de fer Niagara à St. Catharines et à Toronto, 1ère lect., (Bill n° 102), 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adopt., 3520.
Cie du chemin de fer Pacific et Peace-River, 1ère lect., 6218; 2e lect., 6546; 3e lect. et adoption, 8825.
Cie du chemin de fer de Shuswap à Okanagan, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 2e et 3e lect. et adoption, 3517.
Cie du gaz d'Ottawa, 1ère lect., 1293; 3e lect., 2618.
Cie du chemin de fer Nord-Canadien de Québec, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 3518-20; renvoi au comité, 11335; reprise de discussion, 11725.
Cie du chemin de fer de la rive du lac Huron, 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204.
Cie du chemin de fer électrique de Brantford-Hamilton, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect., 8829.
Cie du chemin de fer d'Ottawa du Nord et de l'Ouest, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 3109.
Cie Northern Empire Life Assurance, 1ère lecture, 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2617.
Cité d'Ottawa, 1ère lect., 8886; 2e lect., 9030; 3e lect., 10434.
Clappison, Minnie-Kate, 1ère lect., 4058; 2ème lect., 4457; 3e lect., 6936.
Code criminel, modifiant le, dépôt 85; 1ère lecture, 10367; 2e lect., 11939; 3e lect., 11959.
Colis postaux, 1ère lect., 10357; 2e lect., 12151; 3e lect. et adoption, 12187.
Collingwood Southern, chemin de fer, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; 3e lect. adoption, 3109.
Commercial Acetylène Co. of New-Jersey, 1ère lect., 10351; 2e lect., 11131; 3e lect., 11333.
Commissaires du Port de Fraser-Nord, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1739; reprise de la disc., 2652, 3106; rapport du bill, 3107; 3e lecture, 3173.
Commissaires du port de Westminster, 1ère et 2e lect., 1739; disc. des articles, 2609; disc. reprise, 2643, 3104; rapport, 3106; 3e lect., 3173.
Commission de Conservation, 2e, 3e lect. et adoption, 10232.
Constitution en corporation des compagnies de chemins de fer, 1ère lect., 8351.
Convention commerciale avec les Antilles, dépôt, 1ère lect., et 2e lect. 8997; 3e lect. et adoption, 9066.
Corporation épiscopale romaine de Mackenzie, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Corporation épiscopale ruthène catholique grecque du Canada, 1ère lect., 10573; 2e lecture, 11062; 3e lect., 11722.
Cour d'échiquier, dépôt, 1884; 1ère lect., 1885; 2e et 3e lect. et adoption, 3458, 3461; 2e délibération; amendement du Sénat et adopté, 8280.
Cour suprême, dépôt et 1ère lecture, 8291; 2e lect., 8810; 3e lect., 10116.
Creighton, Edward-Mackey, 1ère lecture, 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Delvigne, Maurice, brevet de, 1ère lect., 10351; 2e lect., 10434; disc. en comité, 11332; 3e lect. et adoption, 11335.
Déplacement des gares terminus, dépôt, 7942; 1ère lect., 7946.
Deslandes, G.-S., 1ère lect., 9364; 2e lect., 9759; 3e lect., 10408.
Dominion Northwestern Railway Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., et adoption, 3508.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Dominion Trust Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 778; 3e lect. et adoption, 3520.
Drapeaux, usage des, 1ère lect., 6.
Durnan, Alfred-Milton, 1ère lect., 3955; 2e lecture, 4111; 3e lect., 6936.
Eaux de la zone des chemins de fer (modifiant la loi des), dépôt, 9866; 1ère lect., 9867; 2e lect., 10232.
Empire Life Insurance Co., 1ère lect., 10573; 2e lect., 11062; 3e lect., 11722.
Engleby, George-Daniel, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Epizooties, 2e lect., 10145 et suiv.; 3e lect. et adoption, 10148.
Evangelical Lutherian Joint Synod of Ohio and other States, 1ère lect., 11268; 2e lect., 11726; 3e lect., 12086.
Falsifications, (Loi des), 1ère lect., 10573; 2e et 3e lect., 11986; adopt., 11987.
Failing, C.-F., 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Flower, Charles-Albert, 1ère lect., 2e et 3e lectures, 8303.
Forces navales de l'empire, dépôt, 687; 1ère lect., 707; 2e lect., 4305; 3e lect., 10349; adoption, 10350.
Foy, A.-Raby, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.
Froste, William, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Galerie Nationale du Canada, dépôt et 1ère lect., 9266, 9898 et suiv. Amendements du Sénat, aodptés, 10087.
Gardien du phare de l'Ile-au-Œufs, 9487, Pelletier, Tancrède, démission de, 9487.
General Loan Company of Canada, 1ère lect., 484; 2e lect., 780; rapport, 2219; 3e lecture, 2372.
Genier, Alexandre-Zéphirin, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.
Glengary & Stormont RR. Co., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10407; 3e lect. et adoption, 11058.
Gogarty, F.-M., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6942.
Gold Medal Furniture Coy, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1778; 3e lect. et adopt., 3183.
Gold Medal Furniture Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 10148; 3e lect. et adopt., 10202.
Grand Lodge Order of Elks, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 8830.
Grandes Routes, (Loi des), dépôt, 967; 1ère lecture, 967; 2e lect., 8416; 3e lect. et adopt., 9106.
Great West Fire Insurance Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 779.
Great West Permanent Loan Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
G.-T.-P., obligations du, 3e lect., 1620.
Guarantee Company of North America, 1ère lect., 967; 2e lect., 1481; 3e lect. et adoption, 3511-2.
Guelph à Goderich, chemin de fer de, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482.
Hampson, Harold-Moss, 1ère lect., 7507; 2ème lect., 7806; 3e lect., 8303.
Hearns, J.-W., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399 et 3e lect., 6937.
Hughes, Walter-Waugrave, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Huron et Ontario, chemin de fer, 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 2608.
Huron et Erie Loan & Savings Co., 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739; discussion, 2666; 3e lecture, 2686.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Hudson Bay, Peace River & Pacific Railway Company, 1ère lect., 6936; 2e lect., 7088; 3e lect. et adoption, 8826.
Hutchinson, allocation à Melle, 1ère, 2e, 3e lect. et adoption, 11985.
Imperial Underwriters Corporation, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3183; 3e lect. et adoption, 6396; amendements du Sénat, adoptés, 9867.
Imperial Traction Company, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184; 3e lect. et adoption, 9225-6.
Ingleby, Geo.-D., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
Inspection du pétrole et du naphte, 1ère lect., 10573; 2e lect., 11985; 3e lect. et adop., 11986.
Inspections et de la vente, (Loi des), 1ère lect., 9967; 3e lect. et adoption, 12288.
Instruction agricole, dépôt, 2205; 1ère lect., 2219; 2e lect., 8346; 3e lect. et adoption, 9072.
International Trust & Investment Co., 1ère lect., 1438; 2e lect., 1778; 3e lect. et adoption, 4109-4110.
Johnston Harvester Co., 1ère lect., 2569; 2e lect., 3123.
Journée de travail dans les travaux publics, dépôt, 708; 1ère lect., 708.
Juges, (Loi des), 1ère et 2e lect., 11985; comité, 12148-12275; 3e lect. et adopt., 12276.
Kettle Valley Railway Company, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Lacey, M.-K., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6936.
La Cie du Chemin de fer Calgary à Edmonton et à Fort McMurray, 1ère lect., 1778; 2e lecture, 2204; 3e lect., 3522.
Lois de navigation, modification, dépôt et 1ère lect., 808; 3e lect., 1695.
Loi des chemins de fer, 1ère lect., 9973; 2e lecture et disc. des art., 10202; 3e lect. et adoption, 10226. Amendements du Sénat, renv., 12384.
Loi des compagnies, dépôt, 151; 1ère lect., 152.
Loi des prisons et maisons de correction; dépôt, 11667; 2e lect., disc., 3e lect. et adoption.
Loi électorale, dépôt, 968; 1ère lect., 969.
———1ère lect., 8699.
Manitoba et Northwestern, chemin de fer, 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; 3e lect. et adoption, 2203.
Manitoba, Ontario Railway Co., 1ère lect., 2570; 2e lect., 3123; 3e lect. et adoption, 3955.
Manitoba Radial Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect., 8507; 3e lect., 8229.
Marine et Pêcheries, dépenses casuelles, 12402 et suiv.
Marlatt, Mary-Susan, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.
Mayers, Emma, 1ère et 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
McDonald, Georges, Geddes, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect., 6936.
Messageries, tarifs des, modifiés et adoptés, 3557.
Metropolitan Mortgage Corporation, 1ère lect., 1996; 2e lect., 2220; 3e lect., 1399; 2e délibération et adoption, 11062.
Middlesex Trust Company, 1ère lect., 6248; 2e lect., 6546.
Modifiant la loi des Terres Fédérales, dépôt, 1996; 1ère lect., 1997.
Monnaie d'Ottawa, dépôt, 8920; rapport, 3e lect. et adoption, 9373.
Montéal—Commissaires du port de. Dépôt, 707; 1ère lect., 708; comité, 931; 3e lect., 3377.
Nathanson, Nalhan-L., 1ère lect., 6248; 2e lecture, 6399; 3e lect., 6937.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Naturalisation, dépôt, 1392; 1ère lect., 1393.
Newman, F.-J., *et al*, brevet de, 1ère lect., 2166; 2e lect., 2372; en suspens, 3899; disc., 4455, 6392; 3e lect. et adopt., 6393; amendements par le Sénat, 7981, 8832.
New Orleans and Grand Isle Co., 1ère lect., 288; 2e lect., 950; disc., 3719; rapport, 3122; 3e lect., 3183.
New-Westminster.—Commissaires du Port de, 1ère lect., 1437; 2e lect., 1739.
Nipissing Central Railway Co., 1ère lect., 5314; 2e lect., 6399.
North Empire Fire Insurance Company, 1ère lect., 2730; 2e lect., 3123; discussion des articles, 4553; 3e lect., 6399.
Northern Empire Life Insurance Co., 1ère lecture, 484; 2e lect., 780.
North West Guarantee and Accident Insurance Co., 1ère lect., 1293; 2e lect., 1482; discussion, 2667; 3e lect., 2686.
Nouvelles avances aux commissaires du port de Québec, dépôt et 1ère lect., 8280; *re* lect., 8806.
Octroi aux volontaires, 1ère lect., 10237; 2e lecture, 10987; 3e lect. et adoption, 10239.
Ordre Indépendant des Forestiers, 1ère lect., 967; réservé 7087; disc., 7391, 7398, 7554, 75660. lect., 1482; 3e lect., 2617.
Ottawa Gas Co., 1ère lect. et 2e lect., 1293; 3e lect., 2618.
Ottawa & Montreal Transmission Co., Ltd., 1ère lect., 1936; 2e lect., 7088; 3e lect., 8303.
Ottawa Terminals RR. Co., 1ère lect., 484; 2e lect., 780; 3e lect., 2203.
Pacific and Eastern Mortgage Company, 1ère lect., 8352; 2e lect., 8833; 3e lect. et adoption, 9358-9.
Pacific and Peace River Railway Co., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6546; 3e lect. et adoption, 8825.
Pénitenciers, 1ère et 2e lect., 11671; 3e lecture, 11939.
People's Trustee & Security Company, 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect. et adoption, 3521.
Peterson, Daisy-Madeleine, faire droit à, 1ère lect., 9364; 2e lect., 9760; 3e lect., 10408.
Peterson, Otto-Clarence, 1ère lect., 7507; 2e lect., 7806; 3e lect., 8303.
Poiçonnage des objets en or et en argent, 2e lect. et discussion, 8920; 3e lect., 8992.
Pointe-aux-Trembles Railway Co., 1ère lect., 10985; 2e lect., 11336; disc. en comité; 3e lecture et adoption, 11721.
Police fédérale, dépôt, 1ère lect., 8263; 2e lect. et disc., 8806; 3e lect. et adoption, 8809.
Pollution des eaux navigables, 1ère lect., 5; 2e lect., 8851; 3e lect., 8884.
Port Nelson Company, 1ère lect., 2730; 2e lecture, 3184; réservé, 7087; reprise de la discussion, 7398; 3e lect., 7554.
Power, Lenore, 1ère lect., 11268; 2e lect., 11726; comité général, 12081.
Prêt au Grand-Tronc-Pacifique, dépçt et 1ère lect., 12143; 2e lect., 12204; rapport, 12211.
Prisons et maisons de correction (Loi des), dépôt 1267; 1ère lect., 11267; 2e lect., 3e lect. et adoption, 11795.
Prudential Life of Canada, 1ère lect., 2731; 2e lect., 3184; 3e lect., 7400.
Primes à l'extraction du plomb, dépôt 10484, 1ère lect., 10484.
Primes sur le minerai de plomb, dépôt, 9336.
Primes aux volontaires, dépôt et 1ère lect., 9176; 2e lect., 9898; disc. des art., 10227; 3e lect., 10229; adopt., 10229.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Protection des douanes et des pêcheries, dépôt, 937; 1ère lect., 1119; 2e lect., 3377; reprise et discussion, 3425; rapport, 3456; 3e lect., et adoption, 10126.
Prudential Trust Company, 1ère lect., 2795; 2e lect., 3184.
Québec—Commissaires du port de, 1ère lect., 6935; 2e lect., 8806; 3e lect. et adoption, 8806.
Quebec, Portland and International Short Line Railway Co., 1ère lect., 1778; 2e lect., 2204; 3e lect., 3523.
Quebec Rapid Transit Co., 1ère lect., 1996; 2e lect., 2204; disc. des articles, 9758; 3e lect. et adoption, 9759.
Radiotélégraphie, dépôt et 1ère lect., 804; 2e lect., 2485; 3e lect., 8392.
Raynor, Elizabeth-Adelaïde, 1ère lect., 4414; 2e et 3e lect., 6936.
Real Estate Loan Co. of Canada, 1ère lecture, 6248; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 9356.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat, dépôt, 2164; 1ère lect., 2166; 2e et 3e lecture et adoption.
Regal Trust Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922; 3e lect., 3521.
Réserves forestières et parcs fédéraux, dépôt, 10352; 1ère lect., 10353; 2e lect. et disc., 11988; 3e lect. et adoption, 11993.
Richard, John-Caldwell, 1ère lect., 5314; 6399; 3e lect., 6936.
Richard, l'hon. A & Consorts, 1ère lect., 2160; 2e lect., 2372; 3e lect. et adoption, 3956-3958.
Ridge, Louise-Marguerite, Perth; 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; 3e lect., 6937.
Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1ère lect., 732; 2e lect., 903; disc. des art., 9061; 3e lect., 1675.
Saint-Aubin, Pierre-Zénon, 1ère lect., 7507; 2e et 3e lect., 9760.
Saunders, Frederick-Frank, 1ère lect., 4059; 2e lect., 4457; 3e lect. et adoption, 6936.
Smith, Malcolm, 1ère lect., 5314; 2e lect., 6398; 3e lect., 6936.
Sociétés coopératives de crédit, dépôt et 1ère lect., 9299.
Southampton Railway Co., 1ère lect., 8352; 2e lect. 8507; 3e lect. et adoption, 9227-8.
Standard Paint Company of Canada, 1ère lect., 7835; 2e lect., 8353; 3e lect., 9760.
Subsides, 1ère lect., 11938; 2e lect., disc. et rapport, 11939.
Subsides n° 249, 1ère, 2e et 3e lect., et adop., 12488.
Subventions au Canadian Northern, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e lect. et disc., 12187; rapport du bill, 12191; 3e lect. et adoption, 12204.
Subvention au chemin de fer du Témiscamingue et du Nord d'Ontario, dépôt et 1ère lecture, 12144; 2e lect. et disc., 12219; rapport et 3e lect., 12252.
Subventions pour aider à la construction des chemins de fer et du pont y mentionnés, dépôt et 1ère lect., 12143; 2e et 3e lect. et adoption, 12187.
Tarif des douanes.—Adoption, 11789.
Tarling, Charles-Frederick, 1ère lect., 6247; 2e lect., 6399; 3e lect. et adoption, 6937.
The Church and Manse Board, 1ère lect., 1996; 2e lect., 10407.
The Real Estate Loan Co. of Canada, Ltd., 1ère lect., 6248; 2e lect., 6399; disc. des art., 9356; 3e lect. et adoption, 9356.
Toronto Terminal Railway Co., 1ère lect., 10103; 2e lect., 10406; 3e lect., 10107.

PROJETS DE LOI—*Suite.*

Traité anglo-japonais, dépôt et 1ère lect., 6701; 3e lect. et adoption, 7417.
Tribunaux supérieurs d'Ontario, dépôt, 8505; 1ère lect., 8503; 2e lect. et disc. des art., 9828; 3e lect. et adoption, 6844.
Van Buren Bridge Company, dépôt et 1ère lecture, 10573; 2e lect., 11063; disc. en comité, 11718; 3e lect. et adoption, 11720.
Vancouver—Commission du port de, dépôt, 8746; 1ère lect., 8747; 2e lect. et discussion des articles, 9154; rapport, 9160; 3e lect., 9252.
Western Canada Accident and Guarantee Insurance Company, 1ère lect., 10829; 2e lect., 11063; 3e lect., 11722.
Tracadie, brise-lames, 11810.
Western Canada Mortgage Corporation, 1ère lect., 1438; 2e lect., 1740; disc., rép., 2674; rap. et 3e lect., 2676.
Western Dry Dock and Shipbuilding Co., dépôt, 10119, 2e, 3e lect. et adoption, 10370.
Western Trust Co., 1ère lect., 10829; 2e lect., 11132; 3e lect., 11722.
Wetaskiwin, Yellowhead and Revelstoke Railway Co., 1ère lect., 1438; 2e lect., 1740; 3e lecture, 2617.
Winnipeg—Approvisionnement d'eau, 1ère lecture, 10573; 2e lect., 10574.
Young, Mary-Arabella, 1ère lect., 10120; 2e l., 10407; 3e lect., 11062.
York County Loan & Saving Co., 1ère lect., 1585; 2e lect., 1922.
Zone du chemin de fer, dépôt, 9866; 1ère lect., 9867; 2e lect., 10232; disc., 12269; 3e lect. et adoption, 12274.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Adresse à Son Altesse Royale, 591.
Banques d'épargnes de la province de Québec, adopt., 10437.
Banques, modifiant la loi des, 1294 et suiv., 1ère et 2ème lect. et adoption, 1299.
Bureaux de poste, amendement à la loi des, dépôt, 11910.
Caisses d'épargnes dans la province de Québec, dépôt, 10351.
Caisse de prévoyance des chemins de fer de l'Etat, dépôt, 721; 1ère et 2ème lectures, et adoption, 794.
Canal de la baie Georgienne, 2693.
Chemins de fer, modifiant la loi des, dépôt, 9610, adoption 9976.
Classement du personnel des Communes, 1ère et 2ème lectures et adoption, 12320.
Colis postaux, dépôt, 10124, adopt., 10357.
Commission de conservation, 9177.
Convention commerciale avec les Antilles, 809, 906.
Cour suprême, traitement du registraire, 1re et 2e lectures et adoption, 8291.
Crédit agricole, création d'un système de, (dépôt), 3226.
Epizooties, relative aux, (dépôt, 9497, 1re lect., 9898; 2e lect., 9898; adoption, 9898.
Finance, loi de, 1re et 2e lectures et adoption, 7154.
Forces navales de l'empire, (dépôt), 810; adoption, 3365. (Voir débats pour discussion.)
Galerie Nationale du Canada, 8990, 9252, 9266.
Gendarmerie du Nord-Ouest, 722.
Grains, loi des, 8924, 9373, 9398.
G.-T.-P., achat des obligations du, (dépôt), 902, adopt., 1620.
Grand-Tronc-Pacifique, avance à la Compagnie du, (dépôt), 11910, 1re lect. et disc. en comité, 12140 et suiv.; 2e lect. et adopt., 12142.

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Hôtel de la Monnaie, (dépôt), 8037; 1re et 2e lectures et adoption, 8920.
Hutchinson, prime à Melle, (dépôt), 10352; 1re et 2e lect. et adopt., 10987.
Inspections et de la vente, loi des, 1re lect., 9967, 2e lect., 9967, adopt., 99.
Inspection et pesage des céréales, 8597.
Instruction agricole, adoption, 2204.
Juges, loi des, (dépôt), 11526, disc. en comité, 11959; 1re et 2e lect., 11985; adopt., 12149.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, discussion reprise, 9112; amendement Cochrane, 9113; 1re, 2e et 3e lect. et adopté, 9147.
Marques des fruits, 9614.
Modifiant la loi de la marine marchande, 722.
Navigation, loi de, 1re et 2e lectures et adoption, 808.
Pénitenciers, loi modifiant loi des, (dépôt), 11268; discussion en comité, 11656; 1re, 2e lectures et adoption, 11671.
Port-Arthur, bassin de radoub à, (dépôt), 9871, 10119.
Primes à la fabrication de l'acier, 1re lect., 10483, 2e lect., 10483, adopt., 10483.
Primes à la fabrication du plomb, 10438.
Primes aux volontaires, discussion en comité général, 9160; adopt., 9176.
Québec, commissaires du port de, (dépôt), et discussion, 1re lecture, 8866; 2e lect. et adoption, 8280.
Radiotélégraphie, (dépôt), 723; comité, 794; 1re et 2e lectures et adoption, 804.
Registraire de la cour suprême, 8119.
Règle 17 de la Chambre, 7859, 7981, 8044, 8462, 8609.
Rentes viagères de l'Etat, modifiant la loi des, (dépôt), 1re lect., 9497, 9871; 2e lect. et adoption, 9888.
Sénateurs supplémentaires, (dépôt), 902.
Somme à voter pour subsides, 7106, 7107.
Subsides aux chemins de fer, 12007; adoptée, 12008.
Subventions au gouvernement de la province d'Ontario pour aider à la construction du chemin de fer du Temiskaming et du Nord d'Ontario; discussion, rapport, 1re et 2e lectures et adoption, 12144.
Subventions aux chemins de fer, 11647.
Subventions à la Cie du chemin de fer Central d'Alberta, adoptée, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Calgary à Fernie, 12029.
Subventions à la Cie du chemin de fer Saint-Jean à Québec, 12009; adoptée, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, 12024.
Subventions à la Cie du chemin de fer de la rivière Petite-Nation, 12024.
Subventions à la Cie Pacifique-Canadien, ligne de Gimli à Riverton; adoptée, 12026.
Subventions au Pacifique-Canadien, ligne de Moosejaw vers le nord, adoptée, 12026.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Kettle-Valley, 12027.
Subventions à la Cie du chemin de fer de Tobique à Campbellton, adoptée, 12009.
Subventions à la Cie du chemin de fer et du port de Burrard-Inlet, 12030, adoptée, 12033.
Subventions à ligne de chemin de fer entre Tilsonburg et Embro, 12025, adoptée.
Subventions à la Margaree Coal & Railway Co., Ltd., adoptée, 12008.
Subventions à la Northern New-Brunswick & Seaboard Ry Co., 12008; adoptée, 12009.
Subventions aux chemins de fer Nord-Canadien, 12033, 12086, 12140.

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Tarifs des messageries, 3532, 3557.
Télégraphie, création d'un service impérial de, (dépôt), 9498.
Traité anglo-japonais, adopt., 6700.
Traitement des employés des Postes, disc. en comité, rapport et adoption, 12143.
Vancouver, commissaires du port de, 8740; 1re et 2e lectures et adoption, 8746.
Vote et texte de la motion modifiant règle 17 de la Chambre, 8094.

QUESTIONS.

Abel, Philéas, 9111.
Accidents à la navigation, 4301.
Accidents sur la route du Saint-Laurent, 598.
Achat de charbon Gallois, 812.
———fusils Ross, 6700.
———wagons particuliers, 815.
———d'horloges, 9483.
———meubles d'occasion, 9483.
———pendules, 8702.
———terrains par le gouvernement à Ottawa, 2801.
———du ministère des Postes, 9481.
Acton-Vale, édifice public, 9111.
Acton-Vale, et St-Théodore, transport du courrier entre, 822.
Adam, S.-E., 649.
Administration du pénitencier de Portsmouth, 3277.
"*Advocate,*" la goélette, 1601.
Affermage des chutes d'eau sur la rivière Winnipeg, 10120.
Affranchissement des journaux, 611.
Agent canadien à Anvers, 3132.
Agents douaniers du comté de l'Islet, 2230.
Aide à l'agriculture, 7685.
Alain, Jean, 11908.
Alain, Québec, transport du courrier, 11901.
Alberta, gaz naturel de l', 4013.
———griefs de l'Association des producteurs de laine de l', 4195.
———importation de moutons dans l', 4194, 4568.
———pétition des cultivateurs d', 11903.
———ventes de terres dans l', 7687.
Aldershot, camp d', 9480.
———camp de, approvisionnement, 8362.
———glace pour le camp d', 2801, 6456.
———camp d', renvoi d'office du gardien, 5324.
Alexander, Alexander, 1034.
Allaire, J.-O., 6463.
Allen, Islam, 8885.
Allume-feu pour l'Intercolonial, 977.
Améliorations des grandes routes, 815.
Amendement à la loi des compagnies, 615.
Amherst, inspecteur de pavage d', 1587.
Amherst-Point, quai à, 1187.
Ammon, N.-B., receveur des postes à, 12292.
Amqui, service du courrier, 3133.
Annapolis, piliers de protection contre la glace dans la rivière, 7245.
Antigonish, crédits pour le comté d', 2438, 2691, 3666.
———inspecteur des denrées alimentaires, 4191.
———service du courrier dans le comté d', 3280.
Approvisionnement de la force permanente, 2800.
Approvisionnement des camps militaires, 9480.
Arcand, Maurice, 8703, 8889.
Arisaig, N.-E., directeur de la poste à, 2437.
Arpentage d'un township de l'ouest, 9489.
Arsenal d'Halifax, 1593.
Arthabaska, bureau de la poste, 608.

QUESTIONS—*Suite.*

Asselin, Olivar, 602.
Asselin, rapport de M., 2002.
Astephen, Abraham, 3531.
Atlantic, Quebec and Western, chemin de fer, 4015.
Atlantique et Lac Supérieur, chemin de fer, 2228.
Audette, L.-A., 11909.
Auditeur général, 9483, 10435.
Automobile pour le ministère des Postes, 8357.
Automobiles de l'Etat, 1178.
Automobiles du ministère de la Milice, 8363.
Autorisation des compagnies, 616.
Avignon, bureau de poste d', 5322.
———directeur de la poste d', 7843.
———Qué., receveur de la poste à, 6949.
Avocat du ministère des Postes, 8036.
Aylmer, Qué., receveur de la poste à, 8359.
Backshore et Pictou, service de la poste entre, 611.
Bacs transbordeurs de l'Ile du Prince-Edouard, 2798.
Baie des Chaleurs, chemin de fer de la, 2228.
Baie d'Hudson, chemin de fer de la, 1601.
Baie Georgienne, canal de la, 1177.
Baie Saint-Paul, quai de la, 11390.
Baie St. Peters, I. P.-E., quai de la, 3131
Baillie, John, 614.
Banque Internationale, 11524.
———enquête *re*, 11524.
Balkam, M., 8118.
Barrage du Saint-Laurent, 817.
Barrington, inspecteur des pêcheries à, 1184.
Bassano, édifice public à, 824.
Bassin à flot à Québec, 1779.
Bassin de radoub à Québec, 1779.
———de Connaught, 597.
Bateau transbordeur à l'Ile du Prince-Edouard, 979.
Bath, service du courrier à, 7844.
Bathurst, levée des lettres à, 6699.
Bayfield, H.-A., 3126.
Bay-Fortune, brise-glace à, 6459.
Bayside et St. Andrews, service postal entre, 7844.
Bayview, homarderie de, 823.
Beaudet, J.-S., 9482.
Beaulieu, Edouard, 1790.
Bedford, service postal de, 2229.
Bégin, Joseph, 8034, 8897.
Bellemare, P., 572.
Beresford, brise-lames à, 1781.
Bergeron, Charles, 9490.
Bernard, Edmond, 9482.
Bernard, John, 1537.
Bernard, Pierre, 11908.
Bernard, Sylvestre, 8893.
Bernier, L.-V., 647.
Berthierville, quai de, 2435.
Bettez, Alfred, 6463.
Bishop, Alfred, 7155.
Blain, Thomas, 11909.
Blé passant par le canal du Sault, 640.
Boîtes postales rurales, 7432, 7836, 8036, 8118.
Bonaventure, bouées dans la rivière, 11526.
———chèques à recenseurs du comté de, 2481.
———distribution des faveurs ministérielles dans, 3525.
———nominations d'inspecteurs des poids et mesures dans le comté de, 6948.
———recenseurs du comté de, 2435.
———service du transport des dépêches dans, 8893.
———station de signaux de, 10711.
———station des signaux de tempête de, 11392.
———surveillant des travaux dans, 7843.

QUESTIONS—*Suite.*

Boudreau, Albert, 11908.
Boulard, gardien de phare à, 9111.
Boulardarie-Centre, bureau de poste de, 2689.
Boules, transport du courrier des, 10709.
Bourassa, Emile, 7431.
Bourdages, P.-B., 7848, 7849.
Bourk, lt-col., 1789.
Bourque, Alexis, 7849.
Bourque, Marin, 1536.
Boylston et South-Manchester, service du courrier entre, 4567.
Boyter, D., 8885.
Bow, William, 1399.
Brennan, James-F., 8901.
Brennan, Vincent, 1183.
Bridgewater, salle d'exercices de, 1187.
Brigham-Farnham, transport du courrier de, 2232.
Brise-lames à Beresford, 1781.
Bromptonville, transport de sacs du courrier, 5324.
Brise-lames de l'Ardoise et de Black-Point, 7601.
Brunelle, William, 7158.
Bukard, George-F., 604.
Buckhorn, pont de, 2000, 3667.
Buyold, Louis, 7848.
Bunkers-Island, N.-E., hôpital de, 4191.
Burdett, poste de douane à, 824.
Bureau de poste de Montréal, 2227.
Bureaux de conciliation, 712.
Bureaux de l'Etat à Montréal, 2227.
Burriss, R.-A., 827.
Cabotage canadien, 1600.
Cacouna, approvisionnement d'eau de la station de, 8596.
Cadenas breveté, 7245.
Cadenas de sacs à dépêches, 7837, 7838, 7839, 8116, 8355, 8593, 8594, 8595, 8894.
Cadenas de sacs postaux, 8970.
Cadenas pour sacs aux dépêches, 8593, 8595, 9481.
Cadenas pour sacs du courrier, 7426, 7430, 8355, 8356.
Caisses d'épargnes de l'Etat, 1786.
Caisses d'épargnes postales, 1600.
Caldwell, Artur-B., 8360.
Cameron, Thos., 649.
Campbelton-Gaspé, service de navire à, 7426.
Campbelton-Gaspé, service de vapeurs, 3528.
Campbelton-Gaspé, service du steamer, 4563.
Canada, le, à l'Ile Pomquet, 1534.
Canadian Biscuit Company, 4565.
Canadian Northern, chemin de fer, 12147.
Canadian Northern, rampes maximum, 11906.
Canadian Northern, statistiques, 11904.
Canadien du Nord d'Ontario, Cie du chemin de fer, 7159.
Canada, histoire officielle du, 975.
Canada, population du, 978.
Canal Chambly, 2800.
Canal de Panama, 612.
Canal de St-Pierre, 981.
Canal de St-Pierre, amélioration du, 814.
Canal Welland, construction du, 952.
Canal Welland, surintendant de, 952.
Canot de sauvetage de Picton, 980.
Canso, homarderie de, 10236.
Cap-de-la-Madeleine, quai du, 1598, 1788.
Cap-Noir, Est, bureau de poste au, 4567.
Cap-Breton, drague, 1589.
Carabines Ross, 8358.
Carabiniers de Kootenay, 1037.
Cardston, percepteur des douanes à, 1036.
Cargaisons maritimes, 1600.
Carleton, Qué., gardien du phare de, 11392.

QUESTIONS—*Suite.*

Carleton, Qué., gardien du quai de, 11392.
Carleton, service du courrier à, 7846, 8361.
Carrier, Gervais, 715.
Carrier, William, 649.
Carson, A.-B., 3224.
Casey, Henri, 8035.
Centenaire de la Paix, 12292, 12293.
Céréales, loi des, 2485.
Certificats remis aux soldats de la guerre sud-africaine, 4016.
Chagnon, François, 650.
Chalutiers à vapeur, 2061.
Chambly, canal, 2800.
———surintendant du, 11134.
Chambre des Communes, messagers de la, 2221.
———rédaction des lois de la, 10707, 10708.
Champagne, A.-G., 10710.
Champ Fletcher, exercices militaires sur le, 2233.
Champoux Frères, D'Israéli, Qué., 8362.
Chantiers de l'Etat, 971.
Chapados, Siméon, 10830.
Chaput, Jos., 1538.
Charles-Cove, transport des courriers à, 638.
Chateauvert, Georges, 646.
Chemin de fer Atlantique-Supérieur, 2228.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 1601.
Chemin de fer du Grand-Tronc à New-Hazelton, 1395.
Chemin de fer du Lac Saint-Jean, 633.
Chemins de fer de l'Est de Québec et de l'Atlantique à l'Ouest de Québec, 6947.
Chemins de fer de l'Etat, 8593.
Chèques à recenseurs du comté de Bonaventure, 2481.
Cherté de la vie, 2223.
Chisholm, Archibald, 9489.
Choix des membres canadiens-français du cabinet, 593.
Chouinard, E., 9487.
Commissaire Duchemin, affaire Sangster, 8703.
Circulation monétaire, 8596.
Classification des foins et des pailles, 12292.
Cléroux, Amédée, 7606.
Clôture de fil de fer, 595.
"Coast Guard", le journal, 1588.
Colborne, sous-percepteur des douanes à, 8364.
Cole-Harbour, quai de, 3129.
Colis postaux, 596, 3669.
Collin, Joseph, 12146.
Colombie-Anglaise, saumon de la, 2688.
Colombie-Anglaise, ventes de terres des sauvages dans la, 8355.
Colonels honoraires, 2234.
Commerce des Antilles, 612.
Commerce entre le Canada et la Jamaïque, 1035.
Commission biologique, 3668.
Commission consultative des pêcheries, 3526.
Commission de conservation, 8896.
Commission d'enquête sur la Farmers' Bank, 2802.
Commission d'enquête sur la pêche aux crustacées, 2692.
Commission d'enquête sur l'enseignement technique, 2800.
Commission des services administratifs, 8035.
Commission des services publics, 813.
Commission du pilotage, 2441.
Commission du port de Québec, avocat de la, 628.
Commission du service public, 1788.
Commission sur l'enseignement technique et industriel, 3287.

QUESTIONS—*Suite.*

Commission sur ouvriers de ferme et domestiques, 2002.
Comté de Prince, gardien des pêcheries dans le, 10709.
Concessions de homesteads, 8592.
Conditions des classes ouvrières, 1782.
Conroy, Richard, 8702.
Conseil consultatif des pêcheries, 614.
Construction de quais, 9111.
Construction de vapeurs fédéraux, 813.
Contrecœur, destitutions à, 4018.
Conway, M.-T., 7436.
Corde de manille, 10709, 10710.
Correspondance des services administratifs, 9485.
Corry-Laverdure, réclamation, 11136.
Coste, H.-D., 616.
Côté, Sask., bande des sauvages de, 8887.
Country-Harbour, embranchement de l'Intercolonial, 2482.
Cousins, Arthur, 8900.
Coût des bâtiments civils, 10120.
Crédits destitués au comté d'Antigonish, 2690.
Crispo, Jeffery-M., 3524.
Crowe, colonel, résignation du, 11135.
Cuirassé de la Nouvelle-Zélande, 4563.
Cullen, Francis, 11392.
Cumberland, maître de poste de, 1036.
Dagneau, J.-F., 9486.
Daigle, Napoléon, 9111.
Dalhousie, service de vapeurs sur, 7841.
Danby et Ste-Christine, transport du courrier entre, 820.
Dauphin, stations agricoles dans le comté de, 6617.
Dans, John-W., destitution de, 643.
Dawson, destitutions à, 2237.
Dea, Edmund, 7435.
Défense de l'empire, le ministre des Postes et rie, 8034.
Deland, A.-N., 647.
Demande de documents, 7248.
Demande de dossier, 8119.
Demandes de homesteads pour des femmes, 4014.
Demers, Gédéon, 9111.
Département de l'imprimerie et de la papete-1190.
Département des Mines, 2227.
Dépôts dans les banques et les caisses de l'Etat, 1140.
Deschamp, Raoul, 712.
Desève, A.-L., 11909.
Desjardins, Auguste, 2234.
Desrosiers, Mme E., 648.
DeVarennes, Dr Jos., 6462, 6463.
Devereux, Melle, 624.
Dickin, George, 1185.
Différends industriels, 1035.
Dionne, A.-E., 650.
Discours du ministre de la Milice, 10122.
D'Israéli, édifice public à, 6945.
D'Israéli, Qué., promesse de vente d'immeubles, 8363.
Distributeurs automatiques de timbres-poste, 11525, 11902.
District fédéral d'Ottawa, 2237.
Dominion Steel Works, 11901.
Duncaster, réserve de, 4564.
Dorchester, directeurs des postes dans, 3529.
Dorchester, transports postaux dans le comté de, 631.
Dorchester, N.-B., tronçon de l'Intercolonial à, 2224.
Doré, François, 9111.
Dorsett, W.-E., 1183.

QUESTIONS—*Suite.*

Douglas, Harwood, 7434.
Douglas, Howard, 4019.
Douanier à New-Campbelton, 2689.
Douaniers à White-Head, 2227.
Dragage à Port-Hood, 1779.
Dragage dans le détroit de Northumberland, 2798.
Dragages à Lower-Montague, 10121.
Drainage au pied de la montagne du Dauphin, 6617.
Droits de pêche sur l'île Bataille, 2801.
Droits pour préemption de homesteads, 10121.
Droits sur le blé et l'avoine, 1318, 1319.
Droits sur les rails d'acier, 819.
Ducharme, Guillaume-Narcisse, 4191.
Duchemin, commissaire, affaire Sangster, 8703.
Duchemin, M., paiements de deniers à, 8361.
Duchemin, H.-P., sommes payées à, 1035.
Dugal, G.-Alphonse, 4013.
Dugal, G.-Alphonse, 4013.
Dunn, Albert, 7435.
Dupont, Joseph, 2688.
Dussault, Georges-Albert, 3527.
DuVernet, Dr, 8701.
Earl Grey, steamer, 3132.
Eau potable pour le parlement, 2483.
Eboulements, service postal des, 8117.
Ecluse de la rivière St-Charles, 6458.
Edifice public à Stellarton, 979.
Ehler, W.-E., 8365.
Election de Maisonneuve, procès relatif à l', 3132.
Elevage des animaux à fourrures, 2237.
Elévateurs de têtes de lignes, 3528 .
Embargo sur le bétail canadien, 629.
Embranchement de Guysborough à Sunnybrae, 2003.
Emission d'actions du Pacifique-Canadien, 643.
Emplacements d'élévateurs de tête de ligne, 637.
Emploi de femmes pour corriger les épreuves, 8035.
Employés de la Marine destitués dans Rimouski, 2239.
Employés de la poste dans les villes, 2484.
Employés de l'Intérieur destitués dans Rimouski, 2239.
Employés des Douanes destitués dans Rimouski, 2239.
Employés des Travaux publics destitués dans Rimouski, 2238.
Employés du bureau de l'imprimerie de l'Etat, 7602.
Employés du Revenu de l'Intérieur destitués dans Rimouski, 2239.
Enquête à l'égard de faits d'ingérence dans les élections, 2220.
Enquête relative à loi Farmers' Bank, 820.
Enquête sur le compte de Joseph L'Etoile, 2222.
Enquête sur le service de la rédaction des lois, 2796.
Enseignement professionnel, 980.
Enseignement technique, commission d'enquête sur l', 2800.
Entrepôts frigorifiques, 1596.
Entreprises de bouées, 7158.
Envois de bestiaux aux Etats-Unis, 635.
Erinville, maître de poste d', 7837.
Escuminac, bureau de poste à, 4567.
Esquimalt, bassin de radoub à, 8886.
Eurêka, ingénieur en chef de l', 8900.
Examen de la vue des pilotes, 6947.
Exercices militaires sur le champ Fletcher, 2233.

QUESTIONS—*Suite.*

Expédition des marchandises par le G.-T.-P., 1183.
Expériences du professeur Barnes, 3131.
Exportation de bétail aux Etats-Unis, 622.
Exportations de bestiaux aux Etats-Unis, 1396.
Exportation de crème, 605.
Exportations de Saint-Jean au Sud-Africain, 7425.
Exposition Panama-Californie, 7434.
Factage rural, 2237.
Facteurs de la poste, 2484.
Facteurs, service des, 2002.
Fairville, N.-B., bureau de poste de, 3130.
Farley, Mme Paul, 1790.
Farmers' Bank, 12520.
Farmers' Bank, commission d'enquête sur la, 2802.
Farmers' Bank, enquête relative à la, 641, 820.
Farnham, camp militaire de, 4014.
Favoritisme politique, 2003.
Fénians, invasion des, 9870.
Filteau, J.-A., 645.
Fiset, Elzéar, 1184.
Fisher, Ward, 1188.
Florenceville et Upper-Wicklow, service postal entre, 7844, 8360.
Fonctionnaires de la poste rurale, 8036.
Fonctionnaires de l'Intercolonial, 951.
Fonctionnaire d'immigration à Montréal, 629.
Fonctionnaires et fonctions municipales, 1535.
Force permanente, approvisionnements de la, 2800.
Fort St. Lawrence, inspecteur du dragage à, 1587.
Fournier, Honoré, 1784.
Frais de messagerie sur le poisson, 6456.
France, valeurs canadiennes offertes en, 2004.
Fraser, famille, 9484.
Fraserville, port de, 1038.
Fredericton, achat de terrains à, 633.
———destruction d'un pilier à, 7246.
———terrains militaires à, 1593.
Gages payés aux journaliers, 978.
Gallant, J.-J.-D., 3281.
Gallivan, Melle Annie, 715.
Gare à Sayabec, 2228.
Gatros, N.-B., quai de, 3279.
Gaudet, J.-D., 1538.
Gauthier, Mme D.-Z., 8035.
Gazette du Travail, les correspondants de la, 822.
Gendron, Ernest.
Gilbert, Arthur, 632.
Giroux, Dr, 12146.
Glace artificielle, 2692.
Glace pour le camp d'Aldershot, 2802.
Gleichen, bureau de douane à, 824.
Gloucester, N.-B., transport du courrier dans, 4016.
Gobeil, Antoine, 11135.
Gobeil, Joseph, 11135.
Godbout, Hubert, 8365.
Gordon, John-A., 7606.
Goulman's-Point N.-E., brise-lames, 4567.
Grand'-Mère, édifice public à, 1037.
Grand-Tronc, procédures contre de hauts fonctionnaires du, 2235.
Grand-Tronc-Pacifique, les directeurs du, 613.
Grande-Rivière, quai de, 2233.
Grands chemins, amélioration des, 815.
Gratifications à ceux ayant fait le service contre les Fénians, 637, 818.
Gratifications aux vétérans, 612.
Gratifications de la campagne des Fénians, 2686.
Gray, Ambrose, 11906.

QUESTIONS—*Suite.*

Grondines, service du téléphone à, 7844.
———station de téléphone maritime des, 4016.
Grosvenor, courrier de, 10708.
Gray dit Gendreau, Joseph, 8900.
Gun hild, le, 1785.
Gutelius, T.-P., 615, 8363.
Guysborough, N.-E., bouées à, 4570.
Guysborough, à Sunnybrae, embranchement de, 2008.
Guysborough, employés de la douane à, 9110.
Guysborough, N.-E., garde-pêche dans, 1534.
———homarderies de, 4570.
Guysboroug, Larry's-River et L'Anse-à-Chabot, service du courrier de, 2802.
Halifax, arsenal d', 1593.
———directeur vétérinaire général à, 9110.
Halifax à Prospect, service du courrier d', 2687.
Haltie, W.-A., 651.
Hamel, Philippe, 1790.
Hanes, R.-H., 1399.
Hants, N.-E., comté, grève dans, 8892.
Hartzell, F., 7434-5.
Hébert, Joseph, 2238.
Heckey, Richard, 3531.
Hendsbee, Robert, 713.
Histoire officielle du Canada, 975.
Hobson's-Nose, phare de, 1187.
Homarderie d'Isaac's-Harbour, 977.
Homarderie de Tracadie, 981.
Homestead, 9, 27, 22, 41, 4193.
Horloges pour le ministère des Travaux publics, 8355.
———pour les édifices publics, 7687.
Hough, John, 10711.
Houillères de Saskatchewan, 3529.
Houle, Emile, 2440.
Hudson, chemin du quai de, 975.
Hughes, major-W.-S., 3278.
Hull, quai de, 596.
Humphreys, E.-C., 1536.
Hussards, C., 6ième, 9611.
Ile-aux-Œufs, gardien du phare de l', 9487.
Ile Bataille, droits de pêche sur l', 2801.
Ile du Prince-Edouard, bac à vapeur pour l', 3280.
———bacs transbordeurs de l', 2797.
———bateau transbordeur à l', 979.
———cour suprême de l', 9610.
———dragage dans l', 8899.
———ingénieurs des Travaux publics dans l', 8898.
———services de transport des dépêches, 8117.
———subside fédéral à, 4566.
———transbordement des wagons sur l', 9484.
Ile Fighting, droits de pêche sur l', 3133.
Ile-Perrot, port de l', 10233.
Ile-Verte, quai de l', 1787.
———service du courrier à, 4570.
Ile de la Madeleine, lettre par télégraphie sans fil aux, 3129.
Immigration des Etats-Unis, 6454.
———des Orientaux, 1188.
———du Canada, 4571.
———par nationalité, 619, 620.
Importation de beurre, 605.
———du ciment, 610, 622.
———de plaques pour murs, 2235.
———de portes, 2232.
Importations à vil prix, 605.
———et exportations, 606.
———et exportations d'avoine, 606.
Incursion des Fénians, indemnité, 7433.
Indemnité du chef de l'opposition, 8596.
Industry, le dragueur, 622.

QUESTIONS—*Suite.*

Ingérence dans les élections, enquête à l'égard de faits d', 2220.
Inman, Charles-R., 1185.
Inspecteur du Revenu de l'Intérieur, 2437.
Inspecteurs de fruits, 2691.
———de homesteads, 626.
———de homesteads à Estevan, 713.
———de homesteads à Humboldt, 819, 820.
———de homesteads à Prince-Albert, 820.
———de homesteads à Saskatoon, 820.
———de homesteads, à Smythe, 641, 642.
———de homesteads à Yorkton, 1036.
Inspections de concessions gratuites, 3219.
Inspection des embranchements de l'Intercolonial, 2232.
Inspections des homesteads, 2796.
Intercolonial, achat de linoléum, 3526.
———administration de l', 1180.
———allume-feu pour l', 977.
———classification des employés, 8596.
———comité de conciliation, 6457.
———commissaires de l', 9869.
———dimanches, 8362.
———embranchement de Country-Harbour, 2481.
———embranchement de Guysborough, 594.
———embranchement "Tobin", 8885.
———embranchements de l', 3224, 3666.
———employés à Stellarton, 5320.
———employés d'ateliers, 5321.
———fonctionnaires, 951.
———fourniture de glace, 2062.
———Saint-Jean-Chrysostôme, Lévis, gardien de gare de l', 8901.
———gestion de l', 642.
———glace, 1786.
———inspection des embranchements de l', 2232.
———installation du gaz aux ateliers de l', 3225.
———Lavery, P., chef, cantonnier, 11906.
———lignes d'embranchement de l', 2000.
———New-Glasgow, 952.
———percepteurs des billets sur l', 2225.
———recettes de l', exercice 1911-12, 11525 .
———salaires sur l', 6457.
———section à l'est de Grand-Narrows, 3523.
———service de l', 8891.
———station à Saint-Bernard, 952.
———station à Trenton, 952.
———suspension d'employés à la Chaudière, Lévis, 11905.
———terminus d'Halifax, 613.
———rapport du foin sur l', 3277.
———transport gratuit du foin sur l', 1034.
———traverses de l', 2229.
———tronçon de l', à Dorchester, 2224.
———uniformes d'hiver des employés de l'.
———voitures à marchandises de l', 1179.
———wagons sur l', 2225.
Interdiction du bétail canadien, 621.
Intérêt sur les paiements de terres obtenues par voie de préemption, 3131.
Interprétation du tarif, honoraires d'avocat, 610.
Irwing, W.-H.-P., 1537.
Isaac's-Harbour, homarderie d', 977.
Isabelle, Napoléon, 3134.
Jacob, Ernest, 646.
Japonais et Hindous dans la Saskatchewan, 3523.
Japonais, permis de pêche aux, 1189.
Joliette, bureau des douanes à, 1533.
———destitutions à l'arsenal, 1594.
———sous-percepteur des douanes à, 1539.
Jones, J.-P., 9868.

QUESTIONS—*Suite.*

Journaliers, gages payés aux, 978.
Journaux favorisés, liste des, 8355.
Justice, ministre intérimaire de la, 1394.
Kennedy, Isaac, 1599.
Kentville, bois sur la ferme de l'Etat à, 9109.
———édifice public de, 3127.
———ferme expérimentale de, 7155.
Kildare, receveur des postes à, 1534.
Kingsboro, maître de poste de, 6460.
Kingston, collège royal militaire de, destitution d'employés, 644.
Kootenay, carabiniers de, 1037.
Labillois, Alexandre, 7848.
L'Achigan, brise-lames sur la rivière de, 9612.
Lachlan, Lévi, 2687.
Lacroix, Edmond, 7435.
Laferrière, J.-Alban, 3664.
Laforce, J.-E., 3223.
Lambert, M., 649.
Lancup, Sylvain, 4019.
Landry, Adolphe, 1393.
Landry, Joseph-Edouard, 8364.
Lane, C.-S., 1596.
Langevin, Jean-Octave, W.-V., 9488.
Lanoraie, destitutions à, 2604.
———quai de, 2692.
La Patrie, contrat signé avec, au sujet d'impressions, 8700.
———de Montréal, travaux d'impression de, 8357.
Larouche, S., 2238.
L'Assomption, quai à, 3663, 9612.
———quai de la rivière, 817, 12146.
———travaux publics dans, 9612.
Lavoie, Calixte, 829.
Lavoie, Dr J.-P., 6463.
Lavoie, Louis, 2796.
Leblanc, Maurice, 7843.
Leblanc, Napoléon, 8361.
Leclair, Bernard, 11392.
Leclerc, J.-G., 1789.
Leclerc, L.-P., 829.
Leclercville, bureau de poste de, 9482.
Lemay, A., 2238.
Lemay, Omer, 9111.
Les Mauvaises Herbes, distribution du volume, 636.
L'Etoile, Joseph, enquête sur le compte de, 2222.
Lévis, camp de, fournitures du, 6461, 6462.
———gare de, vente de journaux à la, 6462.
———propriété militaire à, 12291.
Lewis, Melle Gertie, 715.
Ligue de l'émigration militaire et navale, 610.
Lignes d'embranchement de l'Intercolonial, 2000.
Limite d'âge pour les nominations, 817.
Linwood, entreprise postale de, 616.
L'Islet, agents douaniers du comté de, 2230.
———bureaux de poste du comté de, 1785.
———destitutions dans, 3134.
———quai de, 1784.
———receveurs de la poste, comté de, 1789.
Liste d'adresses postales du département d'Agriculture, 636.
Liste des vaisseaux naufragés sur le Saint-Laurent, 600.
Little-Current, phare de, 8885.
Little-Sands, brise-glace à, 6459.
Loi des céréales, 2485.
Loi des différends industriels, 3286.
Loi des grains du Canada, 2350.
Loi des pénitenciers, 8119.
Loi du mariage, 594.
Long-Beach, parc à homards de, 6461.
Longs, bureau de poste, 9485.

QUESTIONS—*Suite.*

Long-Sault, permis de barrage du, 1189.
Longtinville, maître de poste de, 603.
Lord, Dr, 11905.
Lord, Jos., 650.
Lorne-Valley, I. P.-E., port des lettres à, 9869.
Lyons, capitaine V., 2693.
———service du courrier à, 8898.
Louiseville, emplacement à, 11512.
Lynch, Stanton, 615.
Lyons, capitaine V., 2093.
Macdonald, Gordon, 828.
———John, jr., 2688.
Mack, S.-E., 819.
MacKenzie, J.-R., 9614, 10123.
Maisonneuve, bureau de poste à, 624.
Malbaie, courrier de, 10712.
Manitoba, terres marécageuses du, 4013.
———titre de biens-fonds au, 12292.
Manley, H., 6463.
Mann, George-S., 652.
Manufacture de cartouches, 6458.
Marcotte, Mme Z., 7848.
Marcotte, Omer, 829.
Maria, dépense dans la paroisse de, 7433.
Mariage, loi du, 594.
Maskinongé, dépense de $150,000 dans, 10434.
Mayflower, désastre du, 2441.
———naufrage du, 7248.
Mayrand, Eugène, 2440.
McAllister, Charles, 11908.
McCraw, Bynn, 8901.
McCutcheon, M., 714.
McGee, James-A., 2005.
McGougan, J.-Mackay, 1536.
McGrath, E.-A., 7605.
McKenzie, Duncan, 7604.
McLean, de Wolfe, 1187.
McLean, J.-W., M.D., 3532.
McLellan, A.-L., 12519.
McLeod, Duncan, 651.
McLeod, John-S.-T., 8898.
McLeod, Malcolm, G., 613.
Meadowville à Murrayfield, N.-E., service postal de, 4302.
Medicine-Hat, agent des terres à, 825.
———bureau de poste à, 823.
———inspecteurs de homesteads à, 9487.
———service de la poste à, 2482.
Merger de Québec, 1535.
Messageries, tarif des, 9612.
Messagers de la Chambr edes communes, 2221.
Métapédia, incident de drapeau à, 7600.
Metcalfe, maître de poste de, 603.
Michaud, J.-A., 8891.
Michelin, Edmond, 8703, 8889.
Middleton et Port-George, N.-E., transport des dépêches de, 6949.
Migneault, Sept-Iles, 10124.
Miguasha, quai de, 11391.
Milice canadienne, 4569.
Milford-Sud, et de Lake-Munroe, service postal de, 2229.
Millsville à Dalhousie-Mountain, courrier de, 7839.
Milward, John, 644.
Mines, département des, 2227.
Ministre de la Milice et de la défense de l'empire, 601.
Ministre de la Milice et les wagons particuliers, 602.
Ministre des Postes, et la défense de l'empire, 602.
Miramichi, dragage de la rivière, 1586.
Monk, démission de l'hon. M., 601.
Mack, M., secrétaire particulier de, 603, 604.
Monnaies canadiennes, 8700.

QUESTIONS—*Suite.*

Montcalm, directeur de la poste de, 7841-2.
Montréal, capitaine du port, 1535, 10122.
———bureau de poste de, 2227.
———bureaux de l'Etat à, 2227.
———commissaires du port de, 1532, 10123.
———Parc Lafontaine, 72456.
———ponts de, 2436.
———raccordement du G.-T.-P., avec, 951.
———salle d'exercices militaires au Parc Lafontaine, 2686,
———service de distribution de la malle à, 7840.
———stations postales de, 9868.
Moosejaw, appréciateur des douanes à, 10434.
———édifice de l'immigration à, 11521.
———employés du bureau des terres à, 11134.
———enquête au sujet des bureaux de poste de, 7842-3.
———inspecteurs de homesteads à, 822.
———terres fédérales de, 2797.
Morin, David, 1784.
Morin, Esdras, 973.
———J.-B., 3527.
———Joseph, 2687.
Morrison, F.-A., 1532, 6455.
Morrow, John, 8364.
Mortimer Printing & Lithographing Co., 6617.
Mouvement des ports canadiens, 1600.
Mowatt, W.-M., fonctionnaire des pêcheries, 7433.
Munroe, concession, 9109.
Murray, David, 978.
Murray-Bay, emplacement du bureau de poste de, 6462.
Nadeau, Epiphane, 9614, 11526.
Navires marchands étrangers, vente de marchandises, 3525.
New-Campbellton, douanier à, 2689.
New-Carlisle, édifice public de, 7841.
———ferme expérimentale à, 7605.
———station d'expérience à, 2221.
New-Chester, directeur du bureau de poste à, 3280.
New-Glasgow, Intercolonial à, 952.
New-Harbour, brise-lames à, 10122.
———directeur de la poste à, 8037.
New-Hazelton, chemin de fer du Grand-Tronc à, 1395.
Nictaux, N.-E., piscifacture de, 7430.
Niobé, Le, 1785.
———réfection du, 2229.
Nombre de cultivateurs canadiens, 636.
North-Sydney, édifice public à, 3664.
Northumberland, détroit de, dragage dans le, 2799.
Neuville, service postal de, 630.
Nouvelle-Ecosse, poste rurale dans la, 8898.
Noyan, fonctionnaires de douanes, 630.
Ocean Limited, 1396, 1398.
O'Leary, Thomas, 8365.
Ontario Equipment Co., 7426, 8356, 8357, 9479, 9869.
Orange, George, 2439.
Osborne, Frank-A., 1037.
Osgoode-Station, maître de poste d', 1035.
Ottawa, district fédéral, 2237.
Ouvriers agricoles dans Ontario et Québec, 3128.
Oyster-Pond, N.-E., douanier à, 7684.
Pabos, brise-lames, 981, 1181.
Pacifique-Canadien, émission d'actions communes, 616.
Pacifique-Canadien, taux de fret sur le, 11907.
Paiements au ministre de la Justice, 8358.
Panneton, M., C.-R.
Parc à homards à Canso, 634.

QUESTIONS—*Suite.*

Parc à homards à Goldboro, 640.
Parcs fédéraux, surintendant des, 975.
Paré, Anthime-T., destitution, 647-648.
Parry-Sound, inspecteurs des poids et mesures à, 4193.
Parsboro, édifice public à, 1187.
Paspébiac, quai de, 10830.
Passages à niveau, 634.
Patterson, Charles, 1599.
Pêche aux crustacés, commission d'enquête sur la, 2692.
Pêche d'hiver sur le lac Winnipegosis, 6459.
Pêcheries, règlements relatifs aux, 8359.
———transgression de la loi des, 4193.
Pêcheurs de phoques, réclamations des, 2801.
Pelletier, J.-H., 951.
Pelletier, Tancrède, 9487.
Permis de pêche au homard, 10235.
Permis pour la fabrication de conserves de homard, 4564.
Permis pour pièges à poisson dans Guysborough, 638, 639, 640.
Perron, Joseph, destitution de, 645.
Petrel, 1533.
Pettit, W.-V., 8118.
Phee, James, 3281.
Picton, Ont., directeur de la poste de, 8118.
Pictou, canot de sauvetage de, 980.
———courrier de, à West-River, 7839, 8885.
———hôpital de marine, 7604-5.
———marchandises transportées à, 1181.
———service de la poste, 4192.
———à Seafoam, N.-E., service du courrier, 4193.
———steamers de l'Etat à, 8593.
———transport des dépêches à, 8592.
———travaux dans la rivière de l'Est, 4192.
Piedmont, bureau de poste de, 603.
Pilotage, commission du, 2441.
Pineault, Louis, 2693.
Plante, Philibert, 646.
Platt, Dr, 1180.
Pointe-à-la-Citrouille, gardien de phare de la, 7158.
Poirier, J.-N., 6118.
Police Gazette, 8364.
Police-Point, réserve de, 6453, 6454.
Politique navale du gouvernement, 607.
Polson, Forges, 8886.
Pommes, commerce des, dans la Nouvelle-Ecosse, 6614.
Pontbriand, quai de, 594.
Pont sur l'Ottawa, 11520.
Ponts de Montréal, 2436.
Population du Canada, 979.
Port-Bickerton, bouées à, 5321.
Port-Daniel-Centre, bureau de poste à, 4567.
Port d'expédition pour le G.-T.-P., 816.
Porter *re* nouveaux cadenas, 8356.
Port-Félix, gardien du phare de, 10235.
Port-Hawkesbury, édifice public à, 11504.
Port-Hood, dragage à, 1779.
———les travaux à, 974.
Port-Maitland, bureau de poste, 11904.
Portneuf, destitutions de télégraphistes dans, 6949.
Portsmouth, pénitencier de, 1180, 3277.
———préfet du pénitencier de, 3278.
Poste aux colis, 7771.
Poste rurale, itinéraire de la, 619.
Postes, bureaux loués à Ottawa par le département des, 8597.
Postes, rédacteur des lois au département des, 8597.
Potvin, Pierre, 829.
Préemptions, règlements relatifs aux, 11903-4.

QUESTIONS—*Suite.*

Préférence britannique, 597.
Prescott, achat de propriété à, 7685-6.
Preston, W.-T.-R., 2436.
Prieur, Mme Blanche, 8035.
Prime sur étalons pur sang, 3859.
Primes aux volontaires de la campagne des Fénians, 8036.
Primes de pêches, 8701.
Prince-Albert, inspecteurs de homesteads à, 820.
———inspection de homesteads à, 8598.
———terres fédérales à, 2797.
Prince-Rupert, dépôt de la marine, 1600 .
———édifice public de, 2693.
Procédures contre de hauts fonctionnaires du Grand-Tronc, 2235.
Projet d'expédition dans le Nord, 3667.
Propagation des animaux à fourrure, 2436.
Prorogation du délai au sujet des bills d'intérêt privé, 1177.
Protection des pêcheries sur la côte du Pacifique, 3127.
Province de Québec, ministre de l'Agriculture de la, 9611.
Quai, Berthierville, 2435.
———Cap de la Madeleine, 1788.
———Gatros, N.-B., 3279.
———Grande-Rivière, 2233.
———de l'Ile-Verte, 1788.
———l'Islet, 1783.
———Lanoraie, 2692.
———Saint-Germain, 2233.
Quarantaine de la Grosse-Ile, 627.
Québec, agence de la marine, 8893.
———agents de l'immigration, 1397.
———arsenal de, 8893.
———avocats du ministère de la Justice, 7684.
———bassin à flot, 1779.
———bassin de radoub de, 814, 1779, 7600.
———cale de construction de, 4571.
———conférenciers agricoles dans, 8897.
———Commission du pilotage, 8036.
———Commission du port de, 2227.
———Commission du port de, achat d'une carrière, 12145.
———Commission du port de, personnel, 8354.
———édifices publics dans la province de, 1184.
———gare du Transcontinental, 6459.
———graines de semence pour, 8894, 8895.
———inspection des poids et mesures dans le district de, 8360.
———perception de la douane à, 594.
———terminus du Transcontinental, 595, 8035.
———Central, 1783.
Quebec Railway Light, Heat & Power Co., 1779.
Quebec-Saguenay, chemin de fer, 8593.
———inspection du chemin de fer de, 1397.
Queensport, N.-E., gardien de phare à, 8365.
Queen, Edward, 9486.
Raccordement du G.-T.-P., avec Montréal, 951.
Rapatriement des Canadiens-Français, 3128, 3225.
Rapport de la Commission d'enquête sur la Marine, 4569.
Recensement d'habitants nés canadiens et nés anglais, 3523.
Recenseurs du comté de Bonaventure, 2435.
Receveur des postes du comté de Russell, 603.
Réclamations des pêcheurs de phoques, 2801.
Recrutement des immigrants, 611.
Recrutement des marins, 10121.
Rédaction des lois de la Chambre des Communes, 10708.
Redmond, D.-A., 1400.
Réfections du *Niobé*, 2229.

QUESTIONS—*Suite.*

Réforme du Sénat, 11133.
Refus de recevoir les prisonniers, 1394.
Régina, inspecteurs de homesteads à, 823.
Règlements de l'immigration, 3125.
Reid, David, 651.
Remaniement de la carte électorale, 626.
Remise de droits sur les rails d'acier, 1781.
Remorqueurs pour les dragues du gouvernement, 711.
Renfrew-Sud, boîtes de postes rurales pour, 7248.
Renvois d'employés de la douane, 723.
Réparations de cadenas, 9481.
Réseau national de télégraphes et téléphones, 3524.
Réserve forestière, 4018.
Réserve forestière de la Montagne du Dauphin, 6455.
Réserve indienne d'Alberta, 633.
Ressorts métalliques, 8894.
Restigouche Boom Company, 7846-7.
Restigouche, le dragueur, 6947.
Retard dans les dépôts des documents, 3286.
Revelstoke, édifice public de, 2693.
Révocations de 1896 à 1911 dans Joliette, 2440.
Richibouctou, quai de, 9488.
Rideau, canal, 6452.
Rigaud, arsenal à, 10712.
———bureau de poste de, 826, 8363, 11132.
———réfection du quai de, 12145.
———réparations à l'arsenal de, 7845-6.
Rimouski, employés de la Marine destitués dans, 2239.
———employés de l'Intérieur destitués dans, 2239.
———employés des Douanes destitués dans, 2239.
———employés des Travaux publics destitués dans, 2239.
———employés du Revenu de l'Intérieur destitués dans, 2239.
Rioux et Sirois, 9486.
Riverside, Sask., pont à, 6946.
Rivière L'Achigan, brise-lames dans la, 3663.
Rivière Miramichi, dragage de la, 597.
Rivière Nouvelle, 10830.
Roberge, Ed., 3530.
Roberge, Jean, 1539.
Roberge, Mlle M.-D., 2239.
Robitaille, bureau de poste de, 5322.
Robitaille, receveur de la poste à, 9486.
Rockale-Tower, service postal de, 2231.
Rockliffe, champ de tir de, 604.
Rodrigue, Mlle Joséphine, 2240.
Roper, le commandant, 6455.
Rosenfeldt, Arthur-David, 8892.
Ross-Mills, bureau de poste, 1532.
Rouleau, Georges, 828.
Rouleau, Théophile, 2687.
Rousseau, Napoléon, 828.
Roy, Fred.-A., 11526.
Roy, Hippolyte, 3530.
Roy, J.-N., Dr, 4190.
Rutherford, John, 634.
Sackville, N.-B., quai de, 3663.
Saint-Agapit, maître de poste, 9482.
Saint-Armand, service du courrier à, 4015.
Saint-Basile, service postal de, 629, 630.
Saint-Charles, barrage de la rivière, 8702.
———berges de la rivière, 711.
———dragage sur la rivière, 6617.
———écluses de la rivière, 4571, 8887.
———Manitoba, champ de tir de, 7601, 8355.
Saint-Edouard, station de l'Intercolonial à, 952.
Saint-Eloi, courrier de, 1038.

QUESTIONS—*Suite.*

Saint-Fabien, receveur de la poste à, 4017.
Saint-Ferdinand de Beaurivage, maître de poste, 715.
Saint-Gabriel-de-Brandon, achat de terrain, 2226.
Saint-Gérard-Magella, jetée, 3664.
Saint-Germain, quai, 2234.
Saint-Godfroy, bouées, 10711.
Saint-Irénée, gardien du phare, 2692.
Saint-Jacques-de-l'Achigan, édifice public à, 11390.
Saint-Jean, dépôts d'immigrants à, 1190.
Saint-Jean-de-Matha, Qué., bureau de poste à Moulin Bazinet, 3225.
Saint-Laurent, barrage du, 1598.
———bouées du chenal du, 10709.
———chenal du, 825.
———liste des vaisseaux naufragés sur le, 600.
Saint-Lin, bureau de la poste, 817.
———édifice public, 3663, 9612.
Saint-Lin des Laurentides, travaux publics à, 12146.
Saint-Omer, gardien du phare et du quai, 8364.
Saint-Patrice de la Rivière-du-Loup, service postal de, à Notre-Dame-du-Portage, 3524.
Saint-Pierre, canal, 981.
———port, 1594.
Saint-Pierre-de-Sorel maître de poste, à, 3524.
Saint-Roch, affaires de la marine, 821.
———bateau-phare, 974.
Saint-Roch-des-Aulnaies, fonctionnaires de l'accise à, 827.
Saint-Simon à Tadoussac, transport du courrier, 10710.
Saint-Tite-des-Caps, transport des dépêches à la Baie Saint-Paul, 3527.
Saint-Urbain, service postal avec la Baie St-Paul, 6461.
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, ferme expérimentale, 8896.
———station agronomique, 8034.
Sainte-Anne-des-Monts, transport du courrier, 11902.
Sainte-Emélie-de-Lotbinière, maître de poste de, 9482.
Sainte-Justine, transport du courrier, 825.
Sainte-Lucie, service de courrier à Lanthier, 4564.
Sainte-Marie, garde-pêche de la rivière, 8035.
Sainte-Marthe, receveur de la poste, 826.
Saisie douanière à Notre-Dame-des-Bois, 631.
Salle d'exercices militaires au Parc Lafontaine, Montréal, 2686.
Salmon-River, école de, 1181-1182.
———service du courrier à, 4194.
Salsman, A.-W., 713.
Samson, Edgar, 8901.
Saskatchewan, banque de la, 6451.
———gardes-forestiers dans la, 642.
Saumon de la Colombie-Anglaise, 2688.
Sauvageau, Joseph, 2441.
Sauvageau, Ludger, 645.
Sayabec, directeur de la poste à, 2230.
———station de, 2228.
Scibouet, travaux publics à, 1185, 1186.
Scotsburn, service de la poste à River-John, 4192.
Secrétaire particulier de M. Monk, 980.
Selkirk, élection de, 981.
Sept-Iles, gardien de phare aux, 9489.
Serrures de sacs à dépêches, 8116.
Service de la poste rurale, 8038.
Service des dépêches à Régina, par le G.-T.-P., 2004.
Service des travaux des chemins de fer, 604.

QUESTIONS—*Suite.*

Sévigny, Eugène, 629.
Shag-Harbour, bouées de, 11391.
Shédiac, garde-pêche à, 3124.
Sheet-Harbour, quai de, 6454.
Sheets, M., Farran's-Point, 1399.
Shelbourn, indiens du comté de, 1593.
Sherbrooke, N.-E., service du courrier à Sheet-Harbour, N.-E., 2687, 3223.
———à Sunny-Brae, N.-E., transport de la malle, 11907.
Silverthorn, J.-W., 2005.
Simard, Arthur, 3223.
Sintalula, receveur de la poste de, 10709.
Sipes, A.-C., 2005.
Slack, W.-F., 3134.
Smith, Jacob-K., 11521.
Sociétés de colonisation et d'immigration, 3129.
Solliciteur général, 629.
Sorel, chemin de fer de halage de, 592.
———usines de, 8116.
Soulanges, canal de, surintendant du, 9110.
Soumissions pour chalands à trémie, 4568, 5320.
———pour un bateau-phare, 4568.
Souris, brise-lames à, 5327.
Sous-location de bâtiments publics, 8363.
Southampton, Cie du chemin de fer de, 10711.
South-Manchester, bureau de poste de, 4017.
South-Onslow à Quyon, service de courrier de, 6461.
Spénard, Georges, 647.
Standen, J.-R., 11908.
Stations de sauvetage dans les provinces maritimes, 1780.
Station d'expérience à New-Carlisle, 2231.
Steamers de l'Etat, 591.
Stellarton, édifice public à, 979, 1186.
Subvention postale à la Compagnie Richelieu et Ontario, 595.
Surintendant des parcs fédéraux, 975.
Surintendant du canal Welland, 951.
Swift-Current et à Maple-Creek, employés des bureaux des terres fédérales à, 11133.
———inspecteurs de homesteads à, 823.
Sydney, directeur de la poste de, 3665.
Tanner's-Point, phare de, 9611.
Tarif des mandats-poste, 8899.
Tarif douanier, 2062.
Tatamagouche, service du courrier à, Brûlé-Shore, 6460.
Taux de l'intérêt pour les agriculteurs, 1191.
Taux des bons de poste et des mandats d'argent, 9869.
Taux des câblogrammes, 3127.
Terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson, 634, 4016, 4190.
Terrebonne, maître de poste de, 628.
Terre-Neuve, importations et exportations de, 4301.
Terres de l'Ouest affectées aux fins scolaires, 3528.
Terres fédérales de Moosejaw, 2797.
———à Prince-Albert, 2797.
Terres irriguées du Pacifique-Canadien, 4566.
Thibodeau, Louis, 11908.
Tiges de contrôle améliorées pour cadenas, 8356.
Tignish-Run, I. P.-E., destitution du gardien du phare de, 3281.
Title-Passage, dragage à, 7687.
Tracadie, homarderie de, 980.
Tracadie, lazaret de, 607.
Tracadie-Road, maître de poste de, 714.
Trafic de l'opium en Chine, 4563.
Traité entre le Canada et les Antilles, 711.

QUESTIONS—*Suite.*

Traitement de la tuberculose, 1594.
Traitement des juges, 2061.
Traitement des officiers de marine, 6460.
Transcontinental, 6451.
———ateliers 10233.
———construction du, 3276, 10232.
———Commission d'enquête, 635.
———compte du capital, 9488.
———Lévis-Moncton, 596.
———Lévis-Montréal, 596.
———Moncton-Edmunston, 2001.
Transport des courriers à Charles-Cove, 638.
Transport du foin sur l'Intercolonial, 3276.
Transport gratuit du foin sur l'Intercolonial, 1034.
Transports postaux dans le comté de Dorchester, 631.
Travail des femmes dans la Saskatchewan, 3523.
Travaux à Port-Hood, 975.
Traverses de l'Intercolonial, 2230.
Trenton, station de l'Intercolonial à, 952.
Trigamie, Melle Rosa, 648.
Trois-Pistoles, brise-lames des, 11521.
———transport du courrier aux Escoumains, 9486.
Trois-Rivières, bâtiment civil, 1012.
———bâtiment public, 1788.
———service de la poste, 8900.
Torbury, N.-E., gardien du phare, 8037.
Tooleton, N.-B., transport des lettres à Hatfield-Point, 3525.
Tye, W.-F., jr., 615, 1393.
Ullyott, G.-M., 6464.
Uniformes d'hiver des employés de l'Intercolonial, 2799.
Vacances et nominations dans le service civil, 609.
Vaisseaux naufragés sur le Saint-Laurent, liste des, 600.
Valeurs canadiennes offertes en France, 2004.
Vallée des Erables, bureau de poste, 1185.
Vallée, Napoléon, 8363.
Vancouver, achat de terrain au port de, 5324.
Vaudreuil, quai Graham, 826, 827.
Vente des terres fédérales, 623 à 626.
Vente d'un quart de section près de Brandon, 1603.
Vernon, C.-A., inspecteur des agences des sauvages, 4562.
Verrault, Joseph, 7847.
Vétérans de la campagne des Fénians, 8898.
———de l'invasion fénienne, 623, 2231.
———du comté de Témiscouata, 713.
Victoria, C.-A., bureau de poste de, 11523.
———brise-lames de, 8701.
———salles d'exercices, 4194.
Viel, Jos., 4572.
Volontaires de la campagne des Fénians, 1786.
Vols de dépêches, 7835-6.
Wagon pour le ministère de la Milice, 3276.
Webber, James-M., et autres, 8037.
Webster, C.-A., Dr, 4018.
Wendover, gardien du quai, 641.
White, James, 3669.
White-Head, douaniers, 2227.
Wickham-Ouest, bureau de poste, 7836.
Williams, Dr J.-D.-R., 1789.
Wilmot, N.-E., service du courrier, 4194.
Wright, bureaux de poste du comté de, 596.
Wright, distribution de cadenas dans le comté de, 8117.
Wynyard, terres fédérales de, 4018.
Yarmouth, N.-E., bureau de poste, 3130.
———douaniers, 1398.
———dragage à, 3130, 4015.

QUESTIONS—*Suite*

Yarmouth-Nord, bureau de poste, 2802.
Yorkton, inspecteurs de homesteads à, 1036.
Young, Murdock, 3126.
Yukon, service télégraphique du, 4301.

RAPPORTS.

Affaires indiennes, 288.
Agriculture, 83.
Auditeur général, 1912, (vol. 1), 1438, 1584, 2328.
Bibliothécaires, 5.
Canaux, saison de 1912, (dépôt), 7941.
Chemins de fer et Canaux, 1119.
Classement des employés de la Chambre, (dépôt), 12144.
Comité spécial *re* comités permanents, 372.
Commerce n° 2, 1034.
Commerce et Industrie (partie III), 1532, 3464.
Commission d'Education Technique, dépôt, 12269.
Commission de géographie du Canada, 11ème rapport, 7770.
Commission des chemins de fer 1912, 7ème rapport, 5.
Commissaires des grains du Canada, dépôt, 2642.
Commission des services publics, 809; impression ordonnée, 809.
Commission du Service Civil pour l'exercice clos le 31 mars 1912, dépôt, 2164.
Comptes publics, 84.
——comité des, 1995.
Coût de la vie, dépôt, 6825.
Département du Commerce et de l'Industrie, dépôt, 2481.
Département des impressions et de la papeterie, dépôt, 8790.
Douanes, 287.
Election générale, 12ième, 151.
Elections partielles, 5820.
Examen de la vue des pilotes de Québec, 6827.
Etats relatifs aux compagnies de téléphone dans tout le Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, dépôt, 3463.
Expédition polaire Stefannson, dépôt, 4498.
Fermes expérimentales, 1438.
Gendarmerie du Nord-Ouest, 1911-1912, dépôt, 1438.
Indiens, 10983.
Intérieur, 151.
Justice, 151.
Marine et Pêcheries, 1193.
Marine et des Pêcheries pour l'exercice clos le 31 mars 1912, supplément, 3464.
Messageries au Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912, 3220.
Milice, 1911-1912, 1438.
Mines, 288.
Murray, Sir Geo., 1390, impression ordonnée, 1392.
Pilotage de Québec, 8263.
Ports de Vancouver et de Québec, 9108; dépôt de plans, 9109.
Régie interne, 809.
Revenu de l'Intérieur, 5.
Secrétariat d'Etat des affaires extérieures, 31 mars 1912, 5.
Service administratif, enquête sur le, 1390.
Service naval, (dépôt), 209.
Société Royale du Canada, 288.
Statistiques, 1532.
Statistique criminelle de l'année expirée le 30 sept. 1911, dépôt, 11899.
Statistiques des chemins de fer, 1584.
Statistique télégraphique du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1912 (dépôt), 2911.

RAPPORTS—*Suite.*

Transcontinental, Commission du, 1034.
Travail, 209.
Travail, (tribunaux de conciliation), 8, 209.
Travaux du bureau des archives pour 1912, dépôt, 11899.
Vétérinaire général et commissaire du bétail pour exercice clos le 31 mars 1912, (dépôt), 6505.

SCRUTIN.

Adresse, motions sur, Laurier, 579.
——Mondou, 590.
——Rainville, 591.
Ajournement du comité général, 6079, 6082.
Amélioration des grandes routes, amendement rejeté, 4 à 83, 9103.
Appel de la décision du président du comité, 6129, 6182, 9641, 9647.
Association protectrice des médecins canadiens, 4001.
Coderre, l'hon. L., *re* motion Gauthier, 6356.
Cie de navigation Richelieu-Ontario, 3507.
Convention commerciale avec les Antilles, sous-amendement, 9064.
Décision de l'Orateur, amendement German, 12201.
Décision du président du comité général, 6012-6066.
Enseignement agricole, 9066, 9070.
Forces navales de l'empire, 3343, 3346, 3366, 4409, 4411, 4412, 9609, 9641, 10246, 10259, 10271, 10295, 10346.
Haggart, funérailles de l'hon. John, 6079.
Landry, André, motion de censure, vote, 6822.
Northrup, motion, 7632.
Orateur suppléant, blâmant l', 10101.
Présidence du comité, 6222.
Règle 17 de la Chambre, 8695-6.
Rogers, censure de l'hon. Robert, *re* Arthur Donaldson, 8240.
Rogers, motion Chisholm, censure contre l'hon., 10549.
Canadian Northern, subventions, 12192, 12196.
Traité anglo-japonais, amendement Oliver défait, 7390.

SUBSIDES.

Appointements des employés et inspecteurs de, etc., 11848.
Affaires extérieures, 3463; dépenses imprévues, 6658.
Agence de Paris, traitements et dépenses de, 11874.
Appointements, y compris ceux de F. Torrance à 5,000, $373,925, 6931.
Arts, agriculture et statistique, 10550; expositions, 10672.
Arts, agriculture et statistique, articles canadiens à l'Institut Impérial à Londres, 9177.
Agriculture, industrie du bétail, 10692 et suiv.
Allocation de subsistance pour le juge du district d'Atlin, 11291.
Améliorations à la rivière de l'Est, 11798.
Anse-aux-Gascons, Qué., brise-lames, 11811.
Antigonish, services de goélette, 14461.
Appel au Conseil Privé *re* mariages, 12398.
Ashcroft, C.-A., édifice public, 11824.
Ass. d'ambulance de Saint-Jean, crédit add., 6364.
Archives publics, 11873.
Athabasca-Landing, allonge à l'édifice public, 11821.
Athabaska (rivière), enlèvement des cailloux et amélioration du chenal, 11830.
Athènes, Ont., édifice public, 11812.

SUBSIDES—*Suite.*

Baie Saint-Paul, Qué., réfection du quai, 11811.
Bassano, édifice public, 11821.
Bateau à vapeur entre Halifax, la baie de Mahon, etc., 6469.
Bateau-bouée pour remplacer le Shamrock, 6421.
Battleford-nord, édifice public, 11821.
Bélanger, J.-B., capitaine, 6494.
Block, system, 12436.
Bluff-Head, réparations au brise-lames et prolongement, 11796.
Boisdale, quai, 11796.
Brantford, Ont., nouvel édifice public, 11812.
Brise-glace dans baie du Tonnerre, etc., 11116.
Brooklyn, brise-lames, 11796.
Bureaux de poste, service extérieur, 12448.
Calgary, édifice de l'immigration, 11822.
Callender, Ont., prolongement du quai, 11826.
Canal de Carillon et Grenville, digue de Carillon, 11630.
Canal de Chambly, pont entre Iberville et Saint-Jean, 11580.
Canal de Cornwall, 11630.
Canal de Farran's-Point, améliorations à l'entrée d'aval, 11630.
Canal de Lachine, divers, 11581, 11630.
Canal Murray, nivellement du bief du canal et des approches, 11631
Canal du rapide Plat, 11631.
Canal Rideau, 6449, 11632.
Canal Saint-Pierre, améliorations, 11632.
Canal du Sault-Sainte-Marie, élargissement du chenal, 11583.
Canal de Soulanges, moteurs électriques pour ponts tournants à Pointe-des-Cascades et Coteau-Landing, 11632.
Canal de la Vallée de la Trent, construction, 11584.
Canal Welland, grosses réparations, 11633.
Canaux, personnel et réparations, 11643.
——Québec, 11631.
——statistiques, 11644.
——traitement du personnel et dépenses casuelles, 11645.
Cap-à-l'Aigle, Qué., prolongement du quai, 11811.
Cap-Chat, Qué., extension de la jetée, 11811.
Cardigan, I. P.-E., 12480.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, construction des terminus, 11254.
Chemin de fer de l'Ile du P.-E., agrandissement des installations le long de la ligne, 11239, 12438.
——service de bateaux transbordeurs, etc., 11240.
Chemin de fer de l'Intercolonial, 11642.
Chemins de fer et canaux, triples valves de freins à air sur l'Intercolonial, 11153.
Chemins et ponts, 11837.
Chenal maritime du Saint-Laurent, 11063.
Coal-Harbour, quai, 11797.
Colombie-Anglaise, édifices publics fédéraux, 6431.
Commerce, élévateurs de têtes de ligne, 12401.
Commission des chemins de fer du Canada, Leavitt, Clyde, 11634, 11635.
Commission de conservation, appointements, 6658, 6671.
Commission des champs de bataille nationaux, 11876.
Commission des eaux profondes, 11840.
——Internationale, 12396.
——du Service Civil, traitements, dépenses, casuelles, 6671.
Conservation des fruits par les moyens frigorifiques, 10706.

SUBSIDES—*Suite.*

Conserves, (viandes et fruits), 6492.
Construction de feux et balises, 11115.
Construction d'une ligne télégraphique entre Athabasca-Landing et Fort-McMurray, 11844.
Côte Comeau, réparations et prolongement du brise-lames, 11798.
Courtage sur achats d'effets publics pour fonds d'amortissement, 6695.
Créance Brewder et McNaughton, creusage rivière Saint-Pierre, 11582.
D'Arcy McGee, monument à la mémoire de feu l'honorable, 11840.
Dartmouth, nouvel édifice public, 11503.
Dépenses en exécution de convention concernant réclamations pécuniaires conclue avec Etats-Unis, 11324.
Dépenses éventuelles, impressions des billets fédéraux, 6688.
Dette publique, frais de gestion, commission pour paiement de l'intérêt sur la, etc., 6694.
Distribution des documents parlementaires, 11866.
Douanes, appointements 6497, 8243, 7088, app. et dép. cas., 8937, appoint., 11877.
Dragage, Ontario et Québec, 11837.
Dragues nouvelles, Manitoba, Saskatchewan et Alberta, 11836.
East-Bay, côte nord, réparations au quai, 11798.
Edifices publics à Edmonton, 6431.
Edifices et travaux militaires, 6499.
Edifices publics fédéraux, réfections, etc., dans les Provinces maritimes, 11507.
——généraux, gardiens, etc., 6436.
——à Ottawa, 6430, 6432, 6434.
Edifice public à Shelburne, 6428.
Edmonton, nouvelle salle d'exercices, 11822.
Eganville, Ont., édifice public, 11813.
Embranchement à Courtenay-Bay, 12437.
Embranchements, frais d'exploitation, 12447.
Englishtown, réparations et réfections au quai, 11799.
Enregistrement de la navigation, 11048 et suiv.
Entretien et réparations des phares, 11113.
Etudes et inspections de chemins de fer, 11640.
Exécution de la loi des grandes routes, 12447.
Exposition de poisson frais et préposé à l'exposition de Toronto, 11126.
Falsification des denrées alimentaires, etc., 11865.
Fermes expérimentales, 6491, 10550.
Feltzen-Sud, brise-lames à l'Anse-Spindler, 11799.
Fleuve Saint-Laurent et Commission des Grands Lacs, 11841.
Frais de gestion, impressions, annonces, inspection, frais de messagerie, etc., 6694.
Fraser, Alex., 12449.
Frédéricton, augmentation des facilités de l'Intercolonial, 11158.
Fredericton, nouvel édifice public, 11505.
French-River, rive nord, brise-lames, 11800.
Gabarus, havre de, protection de la grève, 11800.
Gaspé, édifice public, 11512.
——quai à eau profonde, 11811.
Gauvreau, courrier convoyeur, 6494.
Georgetown, I. P.-E., réfections au quai, 11809.
Glace-Bay, protection de la grève, 11800.
Glissoires et estacades en général, 11842.
Gott, George, Amherstburg, allocation à, 6379.
Gouvernement civil, bureau de l'Auditeur général, appointements, 8262, item remis, 8263.
——bureau du haut commissaire à Londres, 6654.
——dépenses non prévues, 6502.

SUBSIDES—*Suite.*

Gouvernement civil, fonctionnaires de la Commission de conservation, appointements, 6923.
Gouverneur général, bureau du secrétaire du, 6481.
Grand-Tronc-Pacifique, rémunérations au directeur du gouvernement, 11640.
———gare centrale, Québec, 12473 et suiv.
Halifax, citadelle, nouveaux quartiers pour célibataires et salles de récréation, 11503.
———stations de quarantaine, nouveaux bâtiments et améliorations, 11503.
———succursale du bureau de poste de la partie nord, 11503.
Hartland, édifice public, 11507.
Haut commissaire à Londres, 3462.
Havre-aux-Bouches, réparations au quai, 11801.
Havres, rivières et ponts, généralement, réfections et réparations, 11801.
Hôpitaux de marine, 11122.
Iberville et Saint-Jean, canal de Chambly, pont entre, 11580.
Ile-aux-Caribous, exhaussement de la chaussée, 11797.
Ile-du-Diable, prolongement du brise-lames, 11798.
Iles-de-la-Madeleine, brise-lames et jetée, 11825.
I. P.-E., arsenal de Summerside, 6431.
———ports et rivières en général, 11809.
Ile-Verte, prolongement du quai principal, 11812.
Irish, F., 12449 et suiv.
Ile Tancook, anse nord-ouest, brise-lames, 11804.
Immigration, appointements des agents et employés de l', Canada, dans la Grande-Bretagne et à l'étranger, 11881.
———frais généraux, dépenses casuelles aux agences du Canada, de la Grande-Bretagne et dans pays étrangers, 11882.
———chinoise, administration de l', salaires, divers, 11892.
Indemnité des sénateurs, 12485.
Industrie et Commerce, appointements et dépenses casuelles, 6930.
Ingénieur consultant du gouvernement du Canada, appointements, 6657.
Inspecteurs de gaz et d'électricité, 12463.
Inspection du bétail expédié, 11053.
Insectes destructeurs, 10706.
Inverness, améliorations au bureau de poste, 11504.
———réparations au port, 11801.
Intercolonial, 6442, 6446.
———agrandissement des installations et achat de machineries à Halifax, 11204.
———agrandissement des installations le long de la ligne, 11233.
———agrandissement du réseau de l', crédit supplémentaire, 12437.
———appareils de sûreté pour équipement, 11230.
———augmentation de l'alimentation d'eau, 11234.
———Chatham, diversion de la ligne et embranchement, 11159.
———Construction de voie de Dartmouth à Dean, comté Halifax, 11234.
———construction d'une double voie de Lévis à Saint-Romuald, 11212, modifiée, de jonction de Chaudière à Saint-Romuald, 11213.
———construction originaire, 11216.
———déviation aux mines de Sydney, 11232.
———diversion de la ligne entre Nelson et Derby-jonction, 11159.
———docks et quai à Halifax, 11203.

SUBSIDES—*Suite.*

Intercolonial, éperon jusqu'à Wallace-Harbour, 11234.
———études de lignes et inspections, 11231.
———installations à Fredericton, 11169.
———Lévis, améliorations, 11213.
———matériel roulant, 11219.
———Moncton, usines et matériel, 11214.
———Mulgrave, bac et dock, 11215.
———Pointe-Tupper, améliorations, 11216.
———protection générale des voies publiques, 11201.
———renforcement des ponts, 11156.
———Rivière-du-Loup, agrandissements, 11218.
———Saint-Jean, agrandissement des installations, 11231.
———Tête de ligne à Halifax, 11204.
———Truro, nouveaux aménagements, 11233.
Intérieur, appointements, 11880.
I. P.-E., arsenal de Summerside, 6431.
Jeune-Lorette, édifice public, 11512.
Justice, administration de la, traitement du personnel, 11288.
———dépenses casuelles, 6482.
———dépenses diverses, 11291.
———administration de la, W.-M. Dade, 6490.
Kelly's-Cove, prolongement du brise-lames, 11802.
Kentville, édifice public, améliorations, etc., pour horloge de la tour, 11505.
Krant-Point, quai, 11803.
Lac Nipissing, Ont., amélioration du chenal, 11826.
L'Anse-à-Beaufils, améliorations au quai, 11812.
Législation, Chambre des Communes, 6934.
———impressions, etc., 6933.
Le-Pas, quai, 11830.
Lethbridge, nouvel édifice public, 11823.
Lewes et Yukon, (rivières), améliorations, 11833.
Lignes télégraphiques, 11839.
Ligne télégraphique d'Athabaska-Landing à Fort-McMurray, 11839.
Lignes télégraphiques, C.-A., 6442.
———Saint-Laurent et Provinces Maritimes, 6441, 11842.
Lindsay, Ont., salle d'exercices, 11815.
Loi des Grains, commissaires, etc., 6471.
Madawaska, rivière, approfondissement du chenal, 11826.
Magasin de sauvetage, 6375.
Maisonneuve, station postale, "M", Montréal, 11513.
Malignant-Cove, brise-lames, 11803.
Marine et Pêcheries, agences, loyers et dépenses casuelles, 11112.
Massé, M., de Roxton-Falls.
Matane, édifice public, 11513.
Medicine-Hat, édifice de l'immigration, 11823.
Milice, allocations, 11326, 11336.
Milice et Défense, appointements, 6928, (en suspens).
———dépenses casuelles, 6498, 11389.
———exercices annuels, 11345.
———82 corps de cadets, 11385.
———vêtements, 11388.
Mines, divers, 11895.
Moncton, élimination des passages à niveau, 12437.
Monnaies étrangères et celles qui n'ont plus cours, 6696.
Montréal, nouvelles casernes, 11518.
———rivière, améliorations en amont de Latchford, 11827.
———hôtel général des postes, 11517.
———nouvel édifice du Revenu de l'Intérieur, 11518.

SUBSIDES—*Suite.*

Montréal, station postale de l'est "C", 11513.
Monument à feu Sa Majesté le roi Edouard VII, 11840.
Monument à Madeleine de Verchères, pour être élevé à Verchères, 11840.
Monument aux héros du Long-Sault, 12394.
Mushaboon, quai, 11804.
Naufrage Pond, 11810.
New-Glasgow, services de goélette, 12461.
Newmarket, Ont., édifice public, 11816.
Nicolet, Qué., réparations et réfections au quai, 11825.
North-Lake, havre de bateaux, 12480 et suiv.
Nouveaux édifices publics, hôtel des postes à Toronto, 11415.
Nouvelle-Ecosse, édifices publics à Amherst, 11501.
Nouvelles dragues, généralement, 11837.
Ontario, édifices publics fédéraux, renouvellement, etc., 11813.
———ports et rivières, 11826.
Orillia, Ont., salle d'exercices, 11816.
Oshawa, Ont., améliorations au port, 11827.
Oshawa, Ont., salle d'exercices, 11816.
Ostréiculture, 11125.
Ottawa, édifice de l'est, annexe, 11405.
———agrandissement des édifices du parlement, etc., 11830.
———épreuve de combustible, etc., 11816.
———nouveaux palais administratifs et leur emplacement, 11412.
———nouvelle salle d'exercices, 11817.
Outillages de sauvetage, Québec, Provinces Maritimes et Colombie-Anglaise, 11053.
Pénitenciers, 6491.
———de la Colombie-Anglaise, 11317.
———Kingston, 11294.
———de la Saskatchewan, 11324.
———du Manitoba, 11317.
———Saint-Vincent-de-Paul, 11294.
Pensions aux pilotes, 11120.
———Mme Fitzgerald, 6686.
Petit-Bras-d'Or, brise-lames, 11803.
Picton, Ont., salle d'armes, 11819.
Pictou, service de goélette, 12461.
Pilotage en bas de Québec, 6386.
———entretien et réparations de l'"Euréka", 11118.
Pique-Nique, îles, amélioration au chenal, 11827.
Pisciculture, 11127.
Police fédérale, 11293.
Pont Edmonton, sur la Saskatchewan du nord, réfection du plancher, 11837.
Pont interprovincial sur la rivière Ottawa, à Hawkesbury, etc., 11839.
Pont de Québec, 11577.
Port-Arthur, Ont., salle d'exercices, 11819.
Port-Burrell, améliorations au port, 11828.
Port-Colborne, agrandissement de l'élévateur de, 11625.
Port-Crédit, achat d'immeubles pour le port, 11829.
Port-Dufferin, quai, 11804.
Port-Gull, Man., réparations au quai, 11829.
Port de Québec, améliorations, 11464.
———pour améliorer la navigation de la rivière Saint-Charles, 11465.
———bassin de radoub à Lauzon, 11498.
———quai en eau profonde à Lévis, 11464.
Porter's-Lake, chenal de batture, 11804.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse, baie Saint-Laurent, creusement du chenal, 11795.
Port-Stanley, améliorations au pont, 11829.
Port de Victoria, améliorations, 11501.
Postes, appointements, 7118.

SUBSIDES—*Suite.*

Postes, service extérieur, 11726.
———traitements et dépenses casuelles, 11589.
Prince-Albert, ouvrages de protection, 11832.
———12462.
———salle d'exercices, 11821.
Pugwash, embranchement, 12437.
Pubnico-ouest, réparations au quai, 11805.
Quais de Hansport et Walton, 11800.
Quarantaine, 10706.
Réclamations pécuniaires avec les Etats-Unis, convention, 12396.
Résolutions budgétaires, 11938.
Régina, dépôt d'armes, etc., 11821.
Revenu de l'Intérieur, traitement du personnel.
Rivière-aux-Français, améliorations du chenal, 11468.
Rivière-aux-Ours, quai, 11796.
Rivière Batiscan, jetée, débarcadère, 11825 .
Rivière-du-Loup, améliorations au quai, 11826.
———(Fraserville), améliorations au quai, 11846.
Rivière-Rouge, améliorations, 11830.
———écluses et barrages à St. Andrews, construction des approches, 11499.
Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 3462, 6597.
———solde de l'effectif, 6676.
———subsistances, fourrages, etc., et dépenses casuelles, 6681.
Sainte-Croix, 12484.
Sainte-Thérèse, édifice public, 11518.
St-Jean, N.-B., améliorations au havre de, 11463.
———nouvel hôtel des postes, 11507.
Saint-Gabriel-de-Brandon, édifice public, 11518.
Saint-Jean-des-Chaillons, améliorations au quai, 11826.
Saint-Jean, salle d'exercices, 11507.
Saint-Laurent, édifice public, 11518.
———(fleuve), améliorations du chenal canadien entre Kingston et Brockville, 11829.
Saint-Majorique, abords du pont, 11826.
Saint-Sauveur de Québec, bureau de poste, 11519.
Salaires et émoluments des officiers de pêche, 11519.
Santé des animaux, 6491.
Saskatchewan, (rivière), améliorations, 11833.
———(rivières nord et sud), relevés des rapides, 11833.
Sault-Sainte-Marie, améliorations au port, 11829.
Sauvages, en général, 11898.
———Colombie-Anglaise, 11897.
———Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Territoires du Nord-Ouest, 11896.
Seal-Island, quai, 11804.
Secrétaire du Gouverneur général, 6481.
Secrétaire particulier de l'hon. G.-H. Perley, 6473.
Secrétariat d'Etat, traitements, 11878.
Service à vapeur entre Halifax et Sherbrooke, 11787.
———entre l'Ile du Prince-Edouard et le Cap-Breton et Terre-Neuve, 11788.
———entre Pictou, Mulgrave et Chéticamp, 11787.
———entre Pictou et Montague, 11788.
Services de goélettes, Pictou, New-Glasgow, et Antigonish, 12401.
Service de la Marine, protection, Le "Karluk", 6473 et suiv.
Service des ingénieurs, 6441.
Service des phares et des côtes, appointements et allocations aux gardiens des phares, 11064.

SUBSIDES—*Suite.*

Service des postes, dépenses casuelles, 6493.
Service d'hygiène dans les districts organisés et autres, 6493.
Service maritime et fluvial, dépenses imprévues, 11056.
Service postal, extérieur, 6496.
"Sir Hector", 12411.
Société Royale de géographie d'Angleterre, 12412.
Souris, brise-lames, 11810.
Sous-ministre de la Justice, augmentation du traitement du, 12385 et suiv.
Sous-receveur général, caisses rurales, 6479.
Stations télégraphiques des signaux sur le Saint-Laurent, 11121.
Stewart, William-J., paiements autorisés à, 11840.
Stonehaven, quai, 12480.
Strathcona, édifice public, 11824.
———salle d'armes, 11824.
Subventions aux steamers, I. P.-E., Cap-Breton et Terre-Neuve, 12460.
Subventions postales et maritimes, 11786.
Surveillance des pêcheries, 11126.
Terres fédérales et parcs, 11898.
Timbres anglais, frais de port, etc., 6696.
Territoires du Nord-Ouest, gouvernement des écoles, 6824.
———gouvernement des écoles, (item réservé), 6682.
———gouvernement des, entretien des prisonniers, (réservé), 6682.
———gouvernement, entretien des aliénés, (réservé), 6682.
———gouvernement des, traitement du commissaire, 6682.
Toronto, port de, améliorations, 11467.

SUBSIDES—*Suite.*

Toronto, douanes, entrepôt de vérification, 11819.
———édifice militaire, 11819.
Trancontinental national, 11416.
———exploitation entre Moncton et Edmonton, 12447.
Tracadie, brise-lames, 11810.
Transport du poisson frais, 12411.
Travail, législation ouvrière, 12485.
Travaux publics, appointements, 11395.
———hôtel des monnaies, 12467.
———imputables sur le revenu, 11829.
———(imputables au revenu), divers, 11840.
———Québec, Knowlton-Landing, 12484.
———Ports et rivières, Colombie-Anglaise, 12485.
Trent, canal de, 12447.
Trois-Pistoles, réparations à la jetée sud et abords, 11826.
Trois-Rivières, bâtiment civil neuf, 11519.
Vaisseaux dragueurs, réparations, 11833.
Vancouver, port de, améliorations, 11500.
Vègreville, édifice public, 11824.
Wetaskwin, édifice public, 11824.
White-Point, brise-lames, 11805.
Winnipeg, bureaux de poste, 11820.
Woodmountain, Sask., officiers à, 6363.
Yarmouth, port de, améliorations, 11805.
Yukon, administration de la justice, dépenses diverses, 11293.
———allocations de subsistance des fonctionnaires et du magistrat, 11293.
———frais de voyage du juge, 11292.
———gouvernement du territoire du, (réservé), 6682.
———indemnités, etc., dans les procès au criminel, 11293.
———traitement du shérif, etc., 11292.